ANNO XXXVI - N. 12 COPIE 180.000 DICEMBRE 1930 - ANNO IX

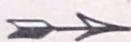
RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

# LE VIE D'ITALIA

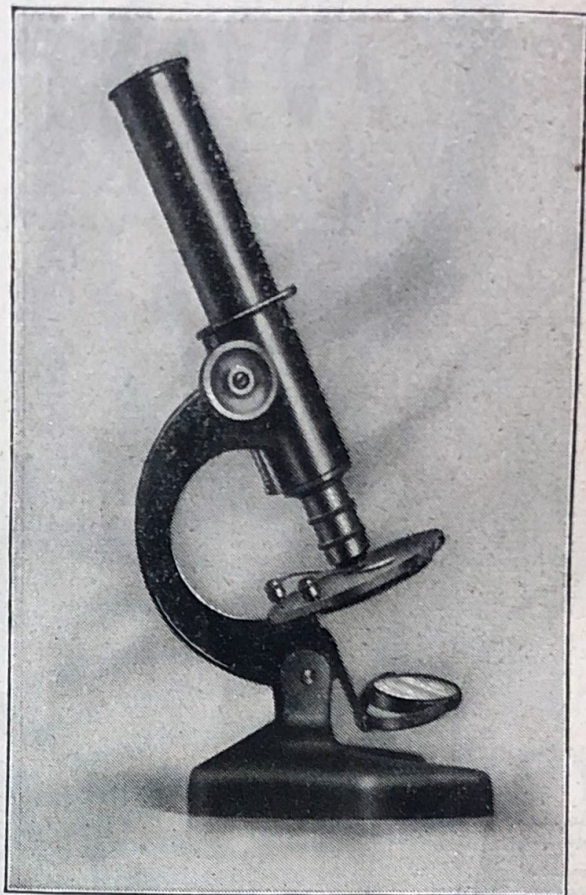
ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

Il calore
è vita!
DA CAPPIELLO

Per favorire maggiormente coloro che vogliono provare il nuovo RASOIO DI SICUREZZA "CASANOVA 930„ spediamo contro ricevimento di UN VAGLIA DI L. 12 un elegante nécessaire metallico contenente:

VALORE L. 19 → 

**1 Rasoio Casanova 930**
**3 Lame Italia Casanova 930**
**1 Vasetto talco Monte Neve**
**1 Stick sapone per barba M. Neve**

← VALORE L. 19

**Indirizzare: LAMA ITALIA Torino (117) Reparto C.**

# ALI NEL CIELO

**Briciole di storia.**

All'inizio della guerra con l'Austria l'Italia mobilitò 15 squadriglie aeroplani con un totale di 100 velivoli (comprese le riserve). Tali unità erano: il 1º gruppo composto dalle squadriglie 1ª, 2ª, 3ª, 13ª e 14ª (Bl) a Campoformido a disposizione della II Armata; il 2º gruppo con le squadriglie 6ª, 7ª, 8ª (Ni) a Portogruaro a disposizione della III Armata; il 3º gruppo con le squadriglie 5ª (Ni), 9ª e 10ª (M. F.) a Pordenone a disposizione del Comando Supremo.

La 4ª (Bl) a Bazzera (Venezia); la 15ª (Ca) a Piacenza per il parco di assedio; le 11ª e 12ª, su apparecchi M. F. 1912, rispettivamente a Brescia e Verona in via di trasformarsi su apparecchi M. F. 1914, per la difesa di quelle città.

Il 4 novembre 1918 l'aviazione combattente comprendeva:

Massa da caccia coi gruppi 10º (70ª e 82ª squadriglia) e 17º (71ª, 77ª e 91ª squadriglia);

Massa da bombardamento, coi gruppi 4º (1ª, 5ª, 8ª e 13ª); 11º (4ª e 6ª); 14º (7ª e 10ª); gruppo triplani (181ª e 182ª); 22º gruppo (67ª, 89ª e 90ª); 1ª navale San Marco e squadriglia cavalleria;

Comando d'Aeronautica I Armata, coi gruppi 3º (61ª, 75ª e 134ª A e 1ª sezione SVA, 1ª e 2ª squadriglia idrovolanti); 16º (31ª, 121ª e 134ª B);

Comando d'Aeronautica III Armata coi gruppi 1º (131ª squadriglia e 5ª sezione SVA); gruppo speciale 1º (9ª squadriglia e squadriglia mista); 5º (28ª, 38ª e 39ª) e 13º (80ª);

Comando d'Aeronautica IV Armata coi gruppi 2º (27ª e 48ª); 6º (76ª e 81ª) e 12º (21ª, 22ª, 36ª e 57ª);

Comando d'Aeronautica VII Armata coi gruppi 9º (112ª e 6ª sezione SVA) e 20º (74ª, 113ª, 120ª e 136ª squadriglia);

Comando d'Aeronautica VIII Armata coi gruppi 15º (56ª e 115ª); 19º (23ª, 114ª e 118ª) e 23º (78ª e 79ª);

Ufficio d'Aeronautica VI Armata coi gruppi 7º (26ª, 32ª e 33ª) e 24º (83ª e 2ª sezione SVA);

Un gruppo in Francia (18º); un gruppo in Albania (8º); due squadriglie in Macedonia, due in Libia.

In totale 1055 aeroplani, più venti squadriglie e sei sezioni per la difesa aerea delle città.

**Concorsi.**

Il Ministero dell'Aeronautica ha aperto un arruolamento volontario per 620 avieri specializzati dell'Arma Aeronautica delle categorie motoristi - montatori - armieri artificieri - elettricisti - fotografi - automobilisti - aiutanti di sanità.

A tale arruolamento possono concorrere cittadini italiani che:

abbiano compiuto il 17º anno di età e non superato il 20º alla data del 31 dicembre 1930, purchè, all'atto in cui avranno iniziato i corsi, non siano già stati incorporati nel R. Esercito o nella Marina;

posseggano, come titolo minimo di studio, la licenza elementare o il diploma di maturità conseguiti secondo il vecchio ordinamento scolastico ovvero il certificato di compimento rilasciato da una scuola pubblica elementare, alla fine della 5ª classe secondo l'ordinamento scolastico vigente;

abbiano eventualmente esercitato un mestiere affine ai compiti inerenti alla categoria per la quale chiedono l'arruolamento, da comprovarsi mediante certificato; ovvero abbiano eventualmente seguito con successo un corso di specializzazione preaeronautica (già corsi premilitari per specializzati di aviazione), presso uno degli Istituti di istruzione professionale del Regno.

Tali requisiti, non indispensabili, costituiranno titolo di preferenza, come specificato in appresso:

non siano ammogliati nè vedovi con prole;

contraggano all'atto dell'arruolamento, una ferma di 30 mesi.

Ultimata la ferma di 30 mesi i volontari saranno congedati.

*Potranno tuttavia essere ammessi alla continuazione della carriera quegli elementi che, per essersi distinti per disciplina, rendimento e capacità professionale, diano affidamento di diventare ottimi sottufficiali*, concedendo ad essi, in seguito a domanda ed a parere favorevole delle Autorità competenti, successive commutazioni di ferma e di ammissione alla rafferma.

*Gli avieri specializzati così raffermati possono percorrere la carriera fino al grado di capitano.*

Le domande in carta da bollo da lire cinque corredate dai documenti di rito, tutto in carta legale e legalizzati, dovranno pervenire al Ministero dell'Aeronautica — Direzione Generale Personale Militare e delle Scuole — non più tardi del 21 dicembre 1930.

Le modalità dell'arruolamento e i documenti da presentare sono indicati nel bando di concorso affisso negli Albi di tutti i Comuni, presso i Distretti Militari e i Presidi Aeronautici.

**La Coppa del Littorio per modelli volanti.**

Anche quest'anno, attraverso le combattute eliminatorie regionali, la finale della Coppa del Littorio per modelli volanti ha segnato un successo.

La competizione è riuscita interessante anche per i tipi e le caratteristiche di modelli presentati. Gli apparecchi ad elastico e ad aria compressa si sono notevolmente perfezionati. Uno dei modelli che ha dato ottimi risultati è del tipo «canard» con due motori ad elastico.

Le migliori distanze percorse dai modelli ammessi alla finale sono state: m. 1251 (Nobili, dell'Aero Club di Bologna, col modello Italia I); m. 762 (Masnaghetti); m. 603 (Salinetto); m. 600 (Frattini).

Nel 1929 il vincitore della Coppa fu Mulinacci con m. 900.

**L'elicottero «D'Ascanio».**

Nello scorso ottobre, all'aeroporto di Ciampino, il maggiore Nello Marinelli con l'elicottero «D'Ascanio» ha conquistato all'Italia i seguenti *records* internazionali:

1° *Record* di durata con ritorno al punto di partenza senza scalo (8 ottobre 1930-VIII) 8 minuti, 45 secondi e 1/5;

2° *Record* di distanza in linea retta senza scalo (10 ottobre 1930-VIII) 5 minuti, 12 secondi e 1/3; con un percorso di metri 1078,60;

3° *Record* di altezza (13 ottobre 1930-VIII) 1 minuto, 40 secondi e 1/5 raggiungendo la quota di metri 18.

Oltre a tali *records*, che figurano nell'elenco della F. A. I. l'elicottero «D'Ascanio» ha percorso, in 15 minuti e 12 secondi, un tracciato poligonale prestabilito e preventivamente misurato in km. 1, dimostrando la sua perfetta manovrabilità, e ha compiuto anche la manovra della marcia indietro.

Non stupisca il lettore il sentir parlare di *records* internazionali per voli di 8 minuti e di poco più di mille metri di percorso.

L'elicottero di cui il grande Leonardo da Vinci intuì il principio (precisandone poi il sistema di costruzione in un apparecchio destinato ad innalzarsi nell'aria in virtù di una velocità iniziale di rotazione di una vite gigantesca intorno al cui asse si svolgeva una ampia spira di tela inamidata orlata da un filo di ferro rigido) non aveva finora avuto una realizzazione come quella che un altro italiano, l'Ing. D'Ascanio, ha ottenuto dopo anni di pazienti studi e tentativi.

L'elicottero «D'Ascanio» — di cui già fu data notizia — è composto di un insieme di strutture fisse in duralluminio e in acciaio, nelle quali è compreso il castello motore e il posto di comando del pilota ed ha una velatura girevole costituita da due grandi eliche, a due pale, una superiore e l'altra inferiore, che ruotano in senso opposto. Il movimento è fornito da un motore «Fiat A 50» da 80 HP. La incidenza delle pale può essere variata a volontà del pilota che agisce per l'intermediario di piccoli piani di quota di cui è provvista ciascuna pala.

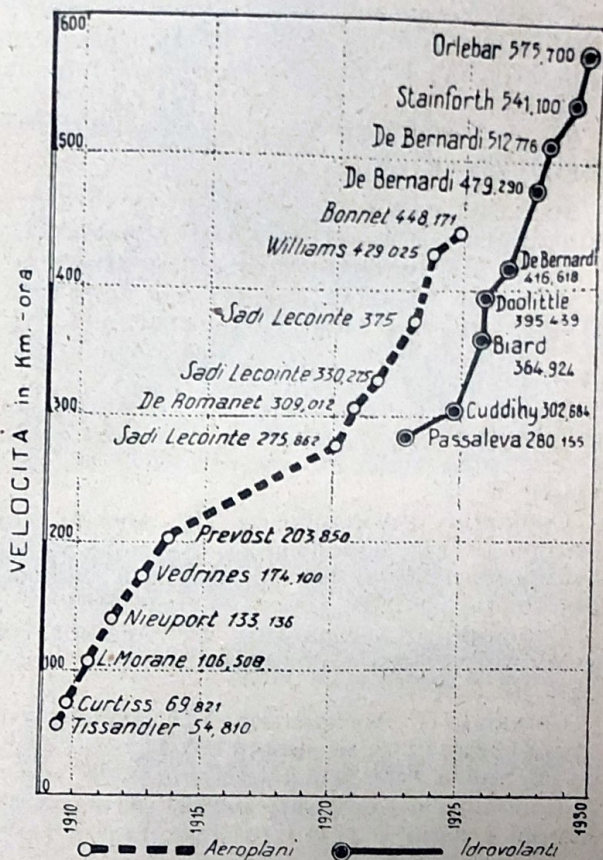
Per le manovre, il pilota dispone di tre elichette a passo variabile che intervengono, o per il comando di profondità, o per quello di direzione o di rollata.

I pochi minuti di volo e le centinaia di metri percorsi dall'elicottero italiano rappresentano dunque *records* fra i più ambiti. Due di essi erano finora *vacanti* e la loro conquista segna per l'Italia un primato assoluto.

Dalla *vite* gigantesca di Leonardo da Vinci che doveva salire facendo la «chiocciola dell'aria», all'elicottero «D'Ascanio» corrono sei secoli: due nomi italiani che segnano il sorgere e la realizzazione dell'idea.

La nuova macchina volante dischiude nuovi orizzonti al volo meccanico.

**«Records» Internazionali di velocità.**

Il grafico indica la progressione dei *records* internazionali di velocità dal 1910 al 1929.

**I° Congresso Internazionale della Sicurezza Aerea.**

Allo scopo di non disperdere il frutto delle ricerche e degli esperimenti dei tecnici; di facilitare la soluzione dei problemi inerenti alla sicurezza del volo; di disciplinare quanto in materia è stato già risolto od è in via di soluzione, si terrà in Parigi, dal 10 al 23 dicembre, il «I° Congresso Internazionale della Sicurezza Aerea».

Quaranta nazioni vi saranno ufficialmente rappresentate.

**Navi e velivoli in esercitazioni belliche.**

Nel febbraio e marzo 1931 si svolgeranno importanti e grandiose manovre della flotta degli Stati Uniti d'America, impostate sul tema dell'attacco e della difesa del Canale di Panama.

Unitàmente a 184 navi da guerra parteciperanno all'azione 256 velivoli trasportati dalle navi portaerei *Saratoga*, *Lexington*, *Langley* e da altre unità attrezzate per il trasporto e lancio di velivoli.

**Il Faro Lindbergh.**

Dopo la vittoriosa transvolata di Lindbergh fu decisa, in America, la costruzione di un grande faro per segnalare agli aerei la giusta rotta.

L'opera colossale è stata ultimata e, recentemente, il Faro Lindbergh è stato inaugurato. Esso è il più luminoso del mondo.

Il riflettore sta in cima a uno dei più alti grattacieli della città e si compone di due lampade, una superiore della potenza di due miliardi di candele, e una collocata immediatamente sotto, della potenza di un miliardo e cento milioni di candele. E' stato calcolato che mediante l'uso di ordinari telescopi le due luci che ardono nello stesso tempo possono essere viste da un punto distante 10 milioni di miglia dalla Terra. La distanza tra la Luna e la Terra essendo di 380.000 chilometri, un ipotetico abitante della Luna potrebbe scorgere il faro e magari scambiarlo per una stella di quinta grandezza.

Il riflettore è stato costruito per servire di guida agli aviatori nei loro voli notturni che si trovano dentro un raggio di trecento miglia dalla città; ma la visibilità delle potentissime luci è superiore alle previsioni perchè il chiarore è stato scorto a seicento miglia. I due riflettori sono stati regalati alla città di Chicago dal grande scienziato e inventore americano Elmer A. Sperry. Le spese del mantenimento e della costruzione della torre sono state sostenute dalla Compagnia costruttrice del grattacielo, spese non irrilevanti quando si pensi che la torretta in acciaio nella quale si trovano appunto le due lampade deve poter reggere a qualunque vento: e a Chicago a quell'altezza non sono rari i venti della violenza di cento miglia all'ora. Le spese di manutenzione sono anche considerevoli.

**Il «record» Croydon-Karachi in cinque giorni.**

Il Comandante Kingsford Smith ha battuto il *record* di volo Inghilterra-Karachi, ove è giunto alle ore 17 del 13 ottobre sul suo «Avro-Avian».

L'apparecchio portava a bordo 450 litri di benzina quando partì il 9 ottobre da Croydon. Questo carico di carburante è il massimo sinora trasportato da un aeroplano da turismo.

Il volo Croydon-Karachi in cinque sole tappe batte di un giorno il volo di Miss Johnson.

La seguente tabella dà un confronto tra i due voli:

| Giorno | Miss Johnson | Com. Kingsford Smith |
|---|---|---|
| Primo ........ | Vienna | Roma (km. 1600) |
| Secondo ........ | Stamboul | Atene (km. 1045) |
| Terzo ........ | Aleppo | Aleppo (km. 1206) |
| Quarto ........ | Bagdad | Bushire (km. 1609) |
| Quinto ........ | Bendar Abbas | Karachi (km. 1689) |
| Sesto ........ | Karachi | — |

### Statistiche aeronautiche.

Nel 1929 gli apparecchi in servizio regolare sulle linee di trasporto, hanno coperto, sotto il cielo degli Stati Uniti, circa 33 milioni di chilometri; sotto il cielo francese 9.400.000; sotto il cielo germanico 9.600.000; sotto il cielo italiano 6.700.000; sotto il cielo sovietico 3.500.000; sotto il cielo britannico 2.200.000 e sotto quello olandese 2.000.000.

Ciò equivale a 66 milioni di chilometri, ossia 1650 volte il giro del mondo cogli apparecchi di queste sette nazioni. 600.000 passeggeri e tonnellate 14.000 di posta sono stati trasportati con 2000 velivoli, nel 1929, e su 220.000 chilometri di linee regolari. L'aviazione dispone, in tutto il mondo, di circa 3000 aerodromi.

### Esportazione di materiale aeronautico dagli Stati Uniti nel primo semestre 1930.

Le statistiche ufficiali del Dipartimento del Commercio riportano le seguenti cifre relative all'esportazione di materiale aeronautico nel biennio 1929-30 (1° semestre):

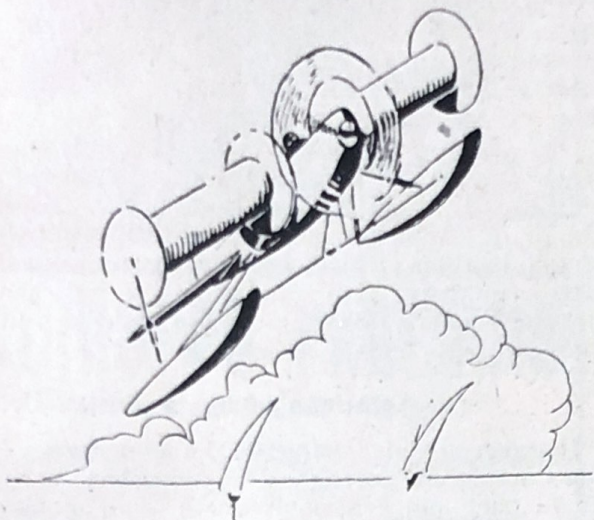
| | Primo semestre del 1929 | | Primo semestre del 1930 | |
|---|---|---|---|---|
| | Quantità N. | Valore in $ | Quantità N. | Valore in $ |
| Aeroplani, idroplani ed altri velivoli.. | 194 | 3.247.074 | 186 | 2.838.482 |
| Motori per aeroplani | 178 | 830.282 | 183 | 832.784 |
| Parti ed accessori per l'aeronautica, eccettuati i pneumatici .......... | — | 1.053.525 | — | 1.141.451 |

Risulta una lieve diminuzione nelle esportazioni di aeroplani, idroplani e altri velivoli, nel primo semestre dell'anno in corso rispetto allo stesso periodo del 1929, ed un lieve aumento nell'esportazione di motori per aeroplano.

Per quanto riguarda l'esportazione di parti di aeroplano ed accessori, si rileva un aumento di circa 100 mila dollari su quella del primo semestre 1930.

**L'idrovolante a rotori.**

Secondo notizie giunte dall'America, sarebbe stato costruito nell'isola di Sund un aeroplano nel quale le ali sarebbero state sostituite da due cilindri rotanti, sistema Flettner.

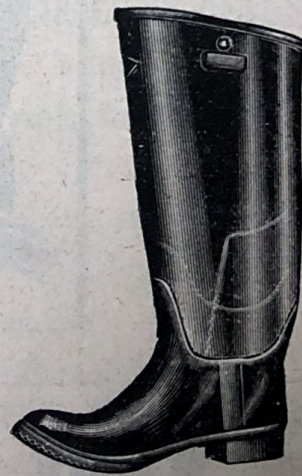
I costruttori del velivolo, che ha le caratteristiche di un idrovolante, sostengono che,

attraverso alcuni necessari perfezionamenti, la loro invenzione avrà pratiche applicazioni, in quanto il velivolo potrà portare un carico dieci volte superiore a quello di un qualsiasi apparecchio della stessa mole, ed in quanto per la minore resistenza offerta all'avanzamento avrà una velocità assai considerevole.

Il sistema Flettner fu già applicato su navi. Grossi cilindri rotanti su un albero, messi inizialmente in moto da un motore ausiliario, ricevevano successivi impulsi dal vento, il quale, agendo sulla loro superficie aumentava la velocità di rotazione la quale veniva trasmessa all'albero delle eliche.

**L'« Année Aéronautique 1929-1930 ».**

E' uscito il volume 1929-1930 dell' « Année Aéronautique », di Louis Hirschauer e Charles Dollfus, con la collaborazione di Madame Jaffeux Tissot, del Com. Redempt e di M. Raymond Chabert.

Esso comprende: Caratteristiche dettagliate dei principali tipi di aeroplani, motori e dirigibili; elenco completo, con grafici, dei *records* mondiali e internazionali; risultati e classifica delle grandi gare internazionali; relazione sulle grandi traversate effettuate in aeroplano e in dirigibile; dati sulle esposizioni aeronautiche; organizzazione amministrativa dell'aviazione nei diversi Stati; un importante studio sull'aviazione commerciale in Francia e all'estero.

Il volume è in vendita al prezzo di franchi 50. Dunod, 92, Rue Bonaparte, Parigi.

### L'ultimo volo Berlino-Tokio.

Diamo qui appresso i tempi e le tappe dell'ultimo volo Berlino-Tokio compiuto dal pilota giapponese Yosuhihara su apparecchio Junkers Junior con motore Genet dell'Armstrong Siddeley 80-88 HP.

| Giorno | | Tappa | Km. |
|---|---|---|---|
| 1 | giorno | Berlino-Mosca | Km. 1 442 |
| 2 | » | Mosca-Seima | » 657 |
| 3 | » | Seima-Kazan | » 510 |
| 4 | » | Kazan-Novosibirsk | « 2 299 |
| 5 | » | Novosibirsk-Krasnojarsk | » 758 |
| 6 | » | Krasnojarsk-Verchneudinsk | » 1 162 |
| 7 | » | Verchneudinsk-Chita | » 502 |
| 8 | » | Chita-Harbin | » 1 350 |
| 9 | » | Harbin-Keijo | » 1 180 |
| 10 | » | Keijo-Osaka | » 970 |
| 11 | » | Osaka a Tokio. | |

Tempo totale di volo 9 giorni 22 ore e 10 minuti.

### Nuove applicazioni del « Pilota automatico ».

Fu già data notizia del « pilota automatico » fabbricato dagli inglesi. Una brillante dimostrazione della loro applicazione pratica è stata recentemente ottenuta durante una esercitazione di una squadra di apparecchi di bombardamento notturno Wikers Napier, equipaggiata con « piloti automatici ». Questa squadra è stata impegnata in una serie di voli notturni a lunga distanza e, in varie occasioni, i piloti automatici avrebbero assunto il comando delle macchine conducendo la squadra a 400 miglia dalla costa e riportando i velivoli ad un punto determinato senza che i comandi fossero toccati dai piloti uomini.

### Lo sviluppo degli aero-Clubs britannici.

Vi sono attualmente in Inghilterra 13 Clubs d'aviazione sussidiati dal Governo britannico. Questi clubs, che hanno un numero complessivo di soci 2076 e posseggono fra tutti 48 apparecchi, ricevettero nello scorso anno una sovvenzione di 15.522 sterline (circa un milione e mezzo di lire italiane) e cioè quasi 3000 sterline in più del 1928.

Oltre ad essi, vi sono anche 11 Clubs non sovvenzionati, che portano il totale del numero degli iscritti ai clubs d'aviazione a oltre 3000. Tre di questi ultimi clubs sono militari, con personale della Royal Air Force, ma quasi tutti i rimanenti otto sono privati e, nel caso di rinnovo delle sovvenzioni governative, richiederebbero eguale assistenza.

### Aviazione civile in Portogallo.

Il governo del Portogallo ha concesso ad una Compagnia portoghese di aviazione — di cui fa parte un gruppo francese — il monopolio di tutte le linee aeree. La Compagnia inizierà l'organizzazione dei collegamenti aerei fra il Portogallo e le sue Colonie d'Africa. Ad essa spetterà anche il monopolio sui diritti di scalo alle Azzorre ed alle Isole del Capo Verde.

**Anno XXXVI** **Sommario del fascicolo di Dicembre** **N. 12**

BOGNETTI G. — *Per un'opera buona*, pag. 881.
MARIOTTI G. — *Il Giardino e la Villa Garzoni a Collodi*, pag. 888.
POSSE H. — *La pittura italiana nella Galleria di Dresda*, pag. 894.
SACCO F. — *Fra le nuvole*, pag. 909.
SIERRA C. — *L'Ospedale «Benito Mussolini» di Alessandria d'Egitto*, pag. 919.
MESCHINELLI L. — *L'Astico e le sue trote*, pag. 921.
U. T. — *Il 4° Concorso per le Stazioni fiorite*, pag. 929.
FALCONE G. — *Fai di Trento e le sue funivie*, pag. 931.
PALUMBO G. — *Roca e le sue rovine*, pag. 939.
VESTRI L. — *L'Uadi Derna*, pag. 945.
DESANTI U. — *L'Isola di Làgosta*, pag. 949.
——— *Ente Nazionale Industrie Turistiche*, pag. 960.

Ali nel Cielo, pag. IX. — Vita del Touring, pag. *561*. — Notizie ed Echi, pag. *567*. — Nuove iscrizioni e variazioni nell'elenco dei Soci, pag. *610*. — Statistica dei Soci al 31 ottobre 1930-IX, pag. *612*.

**Abbonamento per il 1931** { **se effettuato entro il 31 dicembre 1930 L. 15,50 (Estero L. 30,50).**
**,, ,, dopo tale data .......... L. 18,50 (Estero L. 36,50).**

ASSOCIAZIONE AL T. C. I.: *Soci Annuali*: L. 15,20 (Estero L. 25,20) più L. 2 di tassa d'ammissione; *Soci Vitalizi*: L. 150,20 (Estero L. 250,20); *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede*: L. 250,20 (Estero L. 350,20).

**La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.**

# LE VIE D'ITALIA

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

LEGGE 7 Aprile 1921 Nº 610 · ROMA · Via Marghera 6 · Angolo Via dei Mille

TURISMO NAZIONALE · MOVIMENTO FORESTIERI · PROPAGANDA · ALBERGHI · PRODOTTO ITALIANO · SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Anno XXXVI - N. 12

Proprietà letteraria ed artistica — Riproduzione vietata
Non si restituiscono manoscritti nè fotografie

Questa Rivista si compone: della pubblicità dalla pag. I alla pag. VIII, del testo dalla pag. 881 alla 960, e del notiziario dalla pag. IX alla XVI e dalla pag. *561* alla *608*.

Dicembre 1930
(Anno IX)

# PER UN'OPERA BUONA

Nel novembre dello scorso anno la Presidenza del Touring diramò a buon numero dei più antichi e fedeli Soci una circolare in cui, ricordando che si compiva nel 1930 il decennio della fondazione del Villaggio Alpino, li pregava di voler indurre amici e conoscenti (o magari se stessi) a farsi *Fondatori del Villaggio*, simpatica qualifica che si ottiene colla modesta somma di cento lire e ricevendo per soprappiù in dono una graziosa targhetta di bronzo, finemente modellata. Quel circoscritto appello fruttò al Villaggio a tutt'oggi (1° novembre) settantotto mila lire: e il decennio non è ancor compiuto! Qualcuno potrà osservare che, per la teoria delle proporzioni, se avessimo diramato più circolari avremmo raccolto anche di più: ma ecco che con questa notizia noi diffondiamo, senza parere, la circolare in centottantamila esemplari, e speriamo ancora in un'abbondante spigolatura. Intanto vogliamo ringraziare quelli che hanno generosamente risposto al nostro invito. Tra essi vi sono senza dubbio molti che conoscono il Villaggio e le sue benemerenze: ma forse molti ci hanno semplicemente creduto sulla parola, e anche di questo li ringraziamo, e vorremmo persuadere loro — e gli altri — che veramente per un fine ben degno ne sollecitavamo il concorso.

***

Non rifaremo più qui la storia del Villaggio Alpino del Touring: essa è già stata parecchie volte raccontata o almeno riassunta in queste colonne e anche ultimamente nel fasc. di febbraio 1929. Ci basti ricordare che il Villaggio fu iniziato con 70.000 lire, avanzo di quel fondo di più d'un milione che il Touring aveva raccolto durante la guerra per i doni ai soldati: e che in dieci anni, non gravando sul bilancio del Sodalizio, ma valendosi dei grandi e dei piccoli contributi che il Touring raccolse, nobilmente sfruttando le simpatie che lo circondano e la bellezza dell'idea, quelle settantamila lire salirono a più di due milioni e settecentomila. I primi beneficati furono un centinaio, quasi tutti orfani di guerra: ed oggi più di duemila bambini trovano nei mesi estivi lassù, in quelle boscose pendici che sorgono fra il lago di Ganna e il lago di Lugano, riposo, vigore, giocondi-

(*fot. Aragozzini, Milano*)

UNA PICCOLA OSPITE DEL VILLAGGIO ALPINO DEL TOURING, PORGE IL SALUTO A S. E. IL CARDINALE SCHUSTER, ARCIVESCOVO DI MILANO, MENTRE EGLI SI ACCINGE ALLA VISITA DELLA FELICE COLONIA.

tà: una cura intensiva ricostituente per i gracili corpi e una soave medicina per gli spiriti talvolta precocemente intristiti. Ma in questo il Villaggio del Touring si avvicina alle mille colonie al mare o sui monti che in piccola parte precedettero, in grandissima seguirono la sua fondazione: e sempre più vanno moltiplicandosi, formando uno dei capisaldi, tra i più geniali, della politica demografica fascista. Dalle altre colonie invece il nostro Villaggio differisce per alcune sue caratteristiche onde gli vennero consensi e ammirazione da quanti lo visitarono, connazionali e stranieri. Una, che si rivela a primo aspetto, è il senso di bellezza che vi domina. Non soltanto la bellezza prodigata dalla natura, e rilevata dalla felice posizione, di fronte alla grande catena delle Alpi, a cui l'occhio giunge dopo essersi posato sulle azzurre acque del Lago Maggiore: la bellezza perpetuamente rifiorente dei boschi e dei prati; ma quella che le sollecitudini più incessanti, l'amore, la passione del bello, dell'armonico, del grazioso vi hanno adunato e vi adunano senza posa. Geniale la concezione primitiva: di non costruire uno di quei grandi edifici che, ad onta di ogni sapiente risorsa, sono quasi sempre in contrasto col paesaggio ove sorgono e pare perpetuino, sulle rive del mare o nella ingenua primitività dei monti, la nota grave e aduggiante dei palazzi cittadini. Qui invece villette civettuole che occhieggiano nel verde, stradette nel folto degli alberi, cappelline romite, adorne di soavi immagini, e rustici crocefissi ai bivii, fontane zampillanti, fiori che contornano i viali, rosai che nascondono sotto un arazzo di fiori i muri degli edifici. E dentro le casette, nella cornice della più schietta semplicità, lettini e armadietti di un azzurro di cielo (1) e guarnizioni di quel bel legno di *pitch-pine* che richiamano nostalgicamente le più linde case montanine: e candore di piastrelle e nitore di bagni. Le villette sono unità edilizie: ma sono anche unità morali: a ognuna presiede una giovine creatura vigile e intelligente: e son famiglie di bimbi che vivono intime e segregate nell'ora del riposo, ma si ritrovano poi fraternamente nell'ora del

(1) Come non ricordare qui con gratitudine il gr. uff. Ettore Moretti, che si assunse di rinnovare nel decennio tutti i mobili delle villette, e lo fece con perfetto gusto pari alla generosità, incurante del grave dispendio?

GIOCHI ESTIVI ALL'APERTO, MENTRE IL SOLE REGALA I SUOI DONI DI FORZA E DI SALUTE.

giuoco, e poi nel grande refettorio, dove il soffitto a capriate scoperte arieggia quelli delle antichissime basiliche lombarde, e grandi lapidi coperte di nomi cantano il dolce inno della riconoscenza, mentre dalle finestre aperte sul verde e sull'azzurro pare entrino le note sublimi di una grande sinfonia della natura.

***

Ma, particolare ancor più notevole, le villette che si chiudono alla fine di settembre, quando in città ricominciano le scuole, si riaprono ai primi di gennaio e restano aperte fino a tutto marzo. Aperte ma non al vento e alla neve, anzi ben riscaldate ancor che ben aerate. E in esse si compiono delle trasformazioni che hanno del miracoloso. Vedono entrare, sull'inizio, i più sparuti visini che siano stati raccolti dal Direttore della Sezione igienico-pedagogica nelle Scuole comunali di Milano: quei visi che non rivelano soltanto la gracilità congenita, ma la denutrizione, e tutto quel di deprimente e di atrofizzante che è fatale conseguenza del vivere in ambienti malsani, oscuri, mefitici, come pur troppo ancora ne esistono e che, per ironia della legge economica, sono quelli dove si stipano le famiglie più numerose. Tre mesi soltanto di vita all'aperto, di giuochi nella neve, di vitto sano e abbondante, di allegria comunicativa, fanno di quei meschinelli una brigata dalle facce rubiconde, dagli occhi scintillanti, dalle guance tondeggianti: una metamorfosi che ha veramente del miracoloso. Ma, quel che più conta, sono dei candidati a un'immancabile decadenza fisica, a un languore foriero di tabe, che si vedono richiamati alla vita e pronti a difenderla.

L'esperimento iniziato or sono tre anni è, per quanto ci consta, il primo che si tentasse nelle nostre colonie montanine (non parliamo di quelle marine) e tutte le cure furono poste a renderlo quanto più probativo, perchè diventasse uno strumento di esempio e di propaganda.

Le difficoltà da vincersi non erano poche: bisognava, fra l'altro, tener conto che, nella rigida stagione qualche volta la neve può rendere difficili le comunicazioni col piano. Occorreva quindi che, nella prudente ipotesi della necessità di interventi medici o chirurgici, il villaggio fosse attrezzato in modo completo. Ma per questo già esisteva quel Padiglione Bertarelli-Johnson che è un gioiello di ospedaletto, fornito di ogni presidio. E poi vi era la questione della scuola. Per-

(*fot. Aragozzini, Milano*)
L'ARTISTICA FONTANA E IL PADIGLIONE INTITOLATO A MARIO PANDINI, CADUTO NELLA GRANDE GUERRA.

chè troppo grave danno sarebbe derivato ai piccoli ospiti se, fosse pure per le ragioni preminenti della salute, si fosse cagionato a loro la perdita di un anno di studi. No: il bambino, lasciando la sua maestra, la sua classe, i suoi compagni, doveva ritrovare lassù un'altra maestra, un'altra classe, altri compagni e con questi proseguire nel cammino parallelamente a quelli che erano rimasti in città, così che, ritornando a primavera, non gli fosse di disagio o d'imbarazzo la lunga assenza dalla scuola, bensì potesse riprendere, senza lacune, il corso degli studi interrotti. Ora, espedienti non mancavano: il refettorio avrebbe potuto, nelle ore in cui non serviva per il suo ufficio normale, tramutarsi in un'aula scolastica dove l'intervallo fra i banchi costituisse una specie di cinta simbolica tra le classi. E così fu sul principio: ma subito si avvertì che questa comunione, non scevra di inconvenienti pedagogici e didattici, stonava poi con tutto il senso di proprietà che regna nel Villaggio, dove persino il modesto edificio destinato a custodire la legna da ardere ha assunto forma d'arte, sia pure rusticana. Il problema fu risolto come altri di uguale o di minore gravità: coll'intervento decisivo di un Consigliere del Touring, che già aveva legato il suo nome ad altre opere fondamentali per la vita del Villaggio e a questo offerse l'ingente somma di duecentomila lire. L'intervento generoso di Consiglieri nelle iniziative che il Touring non potrebbe far gravare sul suo bilancio e della cui bontà la Direzione è persuasa, costituisce una simpatica tradizione che risale alle origini dell'Istituto e non si è mai interrotta. Come dimenticare che il nostro collega Johnson fu il generoso donatore delle 100.000 medaglie-ricordo quando il Touring raggiunse quel ragguardevole numero di Soci? E Bertarelli, nella forma più modesta, meno appariscente, quanti contributi diede — oltre al massimo, quello della sua opera quotidiana — alle imprese del Touring!... E all'avv. Guasti, nostro vice-Presidente, non dobbiamo noi di aver potuto distribuire a tutte le Scuole medie italiane la carta d'Italia? e di aver iscritto al Touring in qualità di Soci, mille combattenti? E non fu il collega ing. Mario Bertarelli, figlio di Luigi Vittorio, che ci permise di dotare tutte le Federazioni dell'Escursionismo della nostra Collezione della Guida d'Italia? Ma per stare soltanto al Villaggio, è ancora

(*fot. Aragozzini, Milano*)

UNA DELLE LUMINOSE AULE DELLA SCUOLA, DONO DEL DOTT. COMM. GEROLAMO SERINA.

a Federico Johnson che dobbiamo quel padiglione sanitario (padiglione per modo di dire, poi che si tratta di un robusto ancor che grazioso edificio in muratura): e all'anziano dei Consiglieri, Piero Moro, la cinta metallica del Villaggio e... e potrei continuare. Ma voglio ricordare almeno che è un Consigliere del Touring, il comm. Mario Tedeschi, quello che si adopera fin dall'inizio, con gioia e travaglio quotidiani, a render l'opera del Villaggio quanto più possibile perfetta: ed è la sua gentile signora che, con volenterosa e disinteressata abnegazione, passa lassù molti mesi dell'anno, vigile direttrice, amata e obbedita dalle pur volontarie « mammine » nonchè, è superfluo dirlo, da tutti i bambini a cui dedica la sua esperienza e il suo affetto.

Del rimanente, codesto dei volontari contributi, è il solo rapporto economico che interceda fra i Consiglieri e il Touring, secondo quanto prescrive l'immutato e immutabile articolo 19 dello Statuto. « Tutte le cariche sono gratuite ». Ma, naturalmente, l'esempio che doverosamente danno i Dirigenti trova magnifici imitatori nei Soci. Lo abbiamo detto: il Villaggio Alpino non vive che di spontanee offerte (1) e non detrae nulla a quelle quote sociali che trovano poi il corrispettivo nelle nostre pubblicazioni. Ognuno che lo veda e faccia gli opportuni confronti, capisce subito che qui non c'è margine per « spese facoltative »!

Torniamo alla Scuola, al dono del comm. dott. Gerolamo Serina, a cui fu intitolata. La mente corre a quei fabbricati scolastici, a quelle buie aule, che erano (e ce ne sono ancora purtroppo!) il disdoro di molti comuni rurali. Corre ad essi per ragion di contrasto: e non potrebbe esser contrasto più stridente. Il luogo elevato e dominante, la sobria eleganza del fabbricato, l'arredamento strappano grida di ammirazione a chi la visita.

(1) Citiamone una per tutte: le spese per un intero turno — un mese — della colonia estiva, sono sostenute da una sola persona: il comm. Umberto Grioni. E si tratta ogni anno di diecine di migliaia di lire. E non diecine ma centinaia versò in una volta sola il cav. Pandini per una villa, la più grande, intitolata alla memoria di Suo figlio Mario, caduto in guerra. E i 60.000 metri quadrati racchiusi nella cinta del Villaggio sono un dono del comm. Chini.

Anche oggi la *Vita del Touring* (v. pag. *561*) contiene la notizia di una nuova donazione.

LA CAPPELLETTA DEL VILLAGGIO.

Si sente che i bambini saranno conquisi dalla bellezza, dalla comodità, dall'armonia di ciò che li circonda e le piccole costrizioni a cui obbliga lo studio in comune riusciranno a loro insensibili. Felici impressioni da cui le giovani anime saranno tocche e che ritorneranno nella vita con un senso di nostalgica compiacenza.

C'è in quella scuola tutto quanto si può trovare nelle meglio arredate delle grandi città: forse qualche cosa di più: perchè non ricordiamo di aver visto in quelle che conosciamo un Museo Didattico così ben scelto e così completo come quello che la signora Mariuccia Noseda volle donare: nè banchi a tavolino così pratici ed eleganti come quelli che la signorina Ernestina Bertarelli fece costruire insieme con tutti gli altri mobili della scuola; nè una piccola biblioteca alla cui formazione avesse presieduto un più accurato criterio di scelta. E si capisce: il Villaggio è una unità isolata e là si deve trovare tutto quello che occorre per la vita dello spirito e per la vita fisica. Isolato: ma congiunto al resto del mondo e quindi anche alla nostra Direzione del Touring dal filo del telefono: un altro dono di una Bertarelli, la signora Elvira.

Noi siamo andati a inaugurarla, la « Scuola Gerolamo Serina » il 21 di settembre, pochi giorni dopo che il villaggio aveva avuto l'augusta visita di S. E. il Cardinale Schuster, Arcivescovo di Milano. E l'inaugurazione della Scuola fu il momento culminante della commemorazione del decennio. Cerimonia semplice, commovente, a cui se ne accompagnarono altre, brevissime ma ancor esse toccanti: l'alzarsi per la prima volta verso il cielo della grande bandiera che prima, in più modeste proporzioni, sventolava dalla finestra dell'edifizio principale: e la consegna di medaglie a benemeriti del Villaggio, e il battesimo dei viali « dott. Albertini » e « delle Mammine ».

Gli occhi avevano molto da ammirare — persino un minuscolo rivale della Chanousia, il giardino alpino Rosa De Marchi! — ma si riportavano amorosamente sulla gaia fanciullezza che rivelava nei visi rubicondi il grande beneficio del tempo trascorso lassù, e nell'ordine, nel garbo, nei giuochi, nei canti, nel raccoglimento durante la breve funzione religiosa dimostravano che non soltanto la salute fisica avrebbero riportato dal loro soggiorno. Ne sentiamo gli echi anche più tardi, attraverso le commosse lettere di gratitudine riboccanti di ingenue espressioni delle

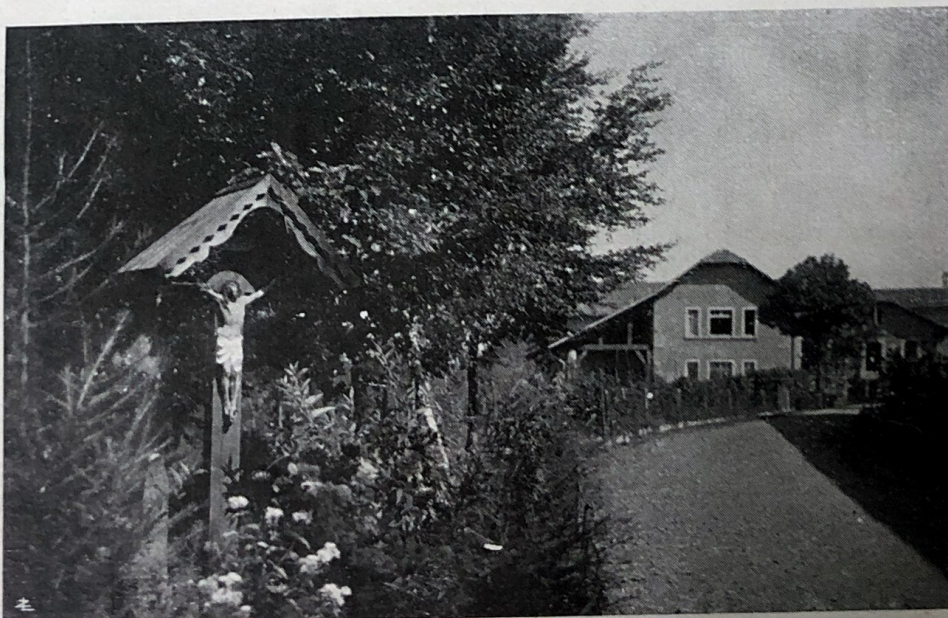
I GENITORI RITROVANO VISI PAFFUTI E GOTE COLORITE LÀ DOVE POC'ANZI AVEVANO LASCIATO VOLTI SPARUTI E GUANCE PALLIDE.

(fot. Aragozzini, Milano)

IL GIARDINO ALPINO «ROSA DE MARCHI» AL VILLAGGIO DEL TOURING.

mamme che hanno riavuto i loro figliuoli più forti e migliori di quando ce li avevano affidati.

Mi fermo e invoco l'indulgenza di quelli fra i nostri lettori a cui sembrasse che parliamo con troppa frequenza di quest'opera di profilassi sociale, di carità, di amore, di gratitudine (poi che i figli dei Combattenti hanno la precedenza sui sempre numerosi aspiranti) a cui il Touring ha dato vita in margine alle sue attività più specifiche. E veramente avrebbero ragione di dire che il bene si fa senza vantarlo: ma la regola, che è perfetta per gli individui, non si può applicare a questi Enti, che hanno bisogno di essere conosciuti per destare della simpatia e trovare i mezzi di vivere, di crescere, di moltiplicarsi. Questo si è verificato con ritmo assai celere nel primo decennio del Villaggio Alpino del Touring: perchè non dovrebbe essere altrettanto in quello che ora si inizia? Gli auspici non potrebbero desiderarsi più promettenti.

**G. BOGNETTI.**

(fot. Aragozzini, Milano)

.... RUSTICI CROCEFISSI AI BIVII...

(fot. Alinari)

COLLODI - VILLA GARZONI. LE FONTANE DEL GIARDINO.

# IL GIARDINO E LA VILLA GARZONI A COLLODI

Ho visto Collodi in una sfolgorante giornata d'estate. Il sole meridiano incendiava la Val di Nievole, brillava sulle pietruzze che limitano le aiuole della Villa Garzoni e aveva riflessi di metallo e di perla nelle due fontane del grande spiazzo dal quale si gode la prima sintetica visione del giardino e del parco. Sono tornato nel tardo autunno, quando gli alberi della piana avevano perso tutte le foglie, e a ricordare gli splendori della vegetazione di primavera e d'estate erano rimasti soltanto i sempreverdi del giardino e del parco, incorniciati dal grigio chiaro degli ulivi che ammantano i morbidi colli all'intorno. Anche ho voluto vedere Collodi di notte per ammirare il pittoresco gioco delle ombre e delle luci lunari nel folto del parco, lungo le grandi siepi di bosso e giù dove il giardino si allarga per far posto alle aiuole e alle grandi fontane. In ogni stagione e in ogni momento Collodi offre visioni di una bellezza e di una poesia che trovano pochi raffronti. Natura ed arte hanno composto uno di quei rari spettacoli che sono la gioia e la commozione di chi sente il Bello come la più alta manifestazione dello spirito umano.

Perchè dunque Collodi è poco conosciuto? A molti italiani il suo nome non suscita che un ricordo: quello dell'autore di Pinocchio, il geniale Lorenzini, che qui trascorse buona parte della sua fanciullezza e qui tornò di quando in quando per quell'acuta nostalgia che spinge gli uomini a ritrovare i luoghi nei quali trascorsero gli anni più sereni della loro vita. Agli stranieri il nome di Collodi non dice nulla. Le agenzie di viaggi sembrano essersi fossilizzate nella ripetizione degli itinerari tradizionali che furono fatti nel tempo in cui la organizzazione ferroviaria italiana era ai suoi primi passi e l'automobilismo non aveva davvero conquistato quell'incontestato dominio delle

comunicazioni locali che ora ognuno gli riconosce; quando, nel caso particolare, Collodi era considerato « fuori mano », mentre oggi può essere compreso fra i dintorni di Firenze, dato che basta poco più di un'ora di automobile per andarvi dalla capitale toscana. Inoltre si deve riconoscere che il pubblico non ha compreso la bellezza dei giardini quanto ha amato quella del paesaggio e dell'arte: errore grandissimo, poichè il giardino risulta appunto dalla fusione di ogni bellezza, di paesaggio e d'arte.

⁂

Quando i Marchesi Garzoni decisero di fare il giardino di Collodi, dinanzi a quella Val di Nievole che giustamente è considerata il giardino della Toscana, l' arte italiana del giardinaggio era forse nel periodo del suo massimo splendore. Già due secoli avanti Leon Battista Alberti aveva insegnato che quella del giardino è arte genuina. E ugualmente nel Quattrocento, artisti di gran fama non avevano sdegnato di seguire l'Alberti dedicando al giardinaggio le grandi risorse della loro intelligenza e il loro raffinato gusto: il Rossellino nei giardini pensili del palazzo Piccolomini a Pienza, Giuliano da San Gallo a Poggio a Caiano e Giuliano da Majano a Napoli, per non citare che alcuni dei maggiori. L'architettura del giardino cominciava ad essere governata come quella del palazzo; e la sua bellezza non era vanto soltanto degli artisti, ma anche dei Principi e dei Signori.

Il giardino italiano però è pienamente realizzato nel Cinquecento: il Bramante nei giardini Vaticani e Raffaello nella Villa Madama dissero grandi parole e dettero insegnamenti che non morirono. Specialmente il Bramante dettò leggi che illuminarono gli architetti di due secoli e furono seguíti fin quando i francesi non imposero l'arte loro, sùbito seguita da quella che l'inglese William Kent concepì come reazione a un giardinaggio troppo agghindato e lezioso. Torniamo alla natura, dissero gli inglesi, lasciamo che l'aria circoli liberamente nei nostri giardini, mettiamo un limite al lavoro delle cesoie; e il rococò dei giardini di Francia finì.

Non è qui il caso di ricordare, o anche di elencare soltanto, le ville e i giardini che in Roma, in Toscana, nel Piemonte, sui laghi lombardi e nel Veneto furono costruiti in quel secolo d'oro dell'arte italiana che fu il Cinquecento. Giova dire invece che già nella seconda metà di questo secolo si andò delineando una nuova tendenza la quale, pur rispettando i canoni bramanteschi e continuando l'arte del Quattrocento e del Cinquecento, dette al giardino gli stessi caratteri di sontuosità e di grandezza che il Barocco assegnava alle arti maggiori, non senza però domandare una maggiore libertà d'ispirazione che fa quasi sconfinare il giardino nella campagna, l'artificiale nel naturale, la studiata prospettiva dei viali, delle fontane e delle siepi nelle grandi linee di quel paesaggio che si comincia ad amare come la più compiuta, perchè divina, opera d'arte.

(*fot. Alinari*)

COLLODI - VILLA GARZONI. UNA FONTANA.

A questa tendenza s'ispirarono gli architetti del giardino di Collodi; il momento è il più felice nella storia del giardino italiano; l'entusiasmo è grande. Villa Aldobrandini, Mondragone e Villa Ludovisi a Frascati; Monte Cavallo, Villa Sacchetti, Villa Pamphili a Roma; parte di Boboli a Gamberaia in Toscana; alcune ville patrizie del Veneto, del Piemonte e la Villa dei Borromeo nell'Isola Bella del Lago Maggiore appartengono tutte, su per giù, allo stesso periodo. E villa Garzoni, a Collodi, è con esse. Ignorarla, ripeto, significa non conoscere una delle opere maggiori fra quelle che segnano l'epoca più felice nella storia del giardino italiano.

(fot. Alinari)

COLLODI - LA VILLA GARZONI, DAL GIARDINO DEL XVII SECOLO.

Questa mia affermazione sull'epoca alla quale risale il giardino di Collodi è in contrasto con quello che dice Giuseppe Ansaldi nella sua pregevole opera « La Val di Nievole illustrata », specialmente dove afferma, con così grande sicurezza, che il giardino di Collodi «è disegno del lucchese Ottaviano Diodati, dilettante del secolo passato » (1700). Tale opinione è condivisa anche dal Mazzarosa, il quale, dando maggiori ragguagli sul Diodati, afferma che questi sarebbe lo stesso architetto che inviò a Carlo III di Borbone i disegni per i giuochi d'acqua di Caserta; disegni, aggiunge lo Stianelli nella sua «Arte in Val di Nievole», che « quel principe, sebbene munificentissimo, dopo averli esaminati si sgomentò della spesa e preferì quelli del Vanvitelli ».

Ci sono però almeno tre prove che smentiscono l'affermazione dell'Ansaldi e del Mazzarosa. La prima è di ordine storico: il Settecento lascia ville superbe a Roma (Villa Albani, Villa Corsini, Villa Patrizi), a Napoli (Portici, la Favorita, Capodimonte, Caserta), in Sicilia (Villa Palagonía a Baghería) ma non in Toscana; questa regione, come ben disse il Dami nel suo bel libro dedicato al Giardino italiano, «è fuori della vita viva d'Italia» durante il Settecento.

La seconda ragione ci è offerta dal poeta lucchese Francesco Sbarra, che nelle sue « Pompe di Collodi » stampate a Lucca nel 1652 cantò proprio quelle bellezze che secondo il Mazzarosa e l'Ansaldi sarebbero state composte dal Diodati un secolo dopo.

Infine basta guardare il giardino per convincersi che si tratta di opera seicentesca, ancor ligia alle leggi del Cinquecento ma tutta permeata di quella tonalità barocca che fu una più libera interpretazione dell'arte del Cinquecento ma non già una preparazione o un'anticipazione del settecentesco rococò.

***

Chi da Ponte all'Abate, sulla provinciale per Lucca, giunge al borgo di Collodi e si affaccia al cancello del giardino Garzoni vede subito confermata una delle regole fondamentali dell'arte italiana del giardinaggio.

Il giardino di Collodi non si chiude in se

stesso, superbo delle sue agghindate bellezze, ma è parte integrale del paesaggio: è lì perchè altrove non sarebbe riuscito come doveva riuscire; ha quella pendenza che è necessaria per il gioco delle cascate e delle scalee; offre dalla sua sommità un panorama pittoresco e vasto, come non sarebbe stato possibile scoprire altrove. Una cortina di cipressi lo separa dal parco, lassù dove troneggia la *Fama;* senza questa cortina difficilmente distingueremmo dove finiscono le piantagioni del giardiniere e comincia la libera vegetazione dei colli.

Vediamolo da presso, questo magnifico insieme di bellezze naturali e d'arte. Ecco il grande cancello di ferro che si schiude sull'ampio piazzale. Due fontane spingono in aria i loro getti potenti, due sieponi di bosso circondano il giardino sul quale spiccano le aiuole smaltate di fiori e circoscritte da grossi bordi di pietruzze policrome. In faccia si elevano le grandi scalee, con balaustrate di cotto; ovunque sono disseminate statue grandi e piccole di Dei, di Ninfe, di Satiri; a sinistra, in alto, la bella villa guarda il giardino e il grande feudo che si stende all'intorno.

(*fot. Alinari*)

COLLODI - LA VILLA GARZONI VISTA DALLA STRADA DI ACCESSO.

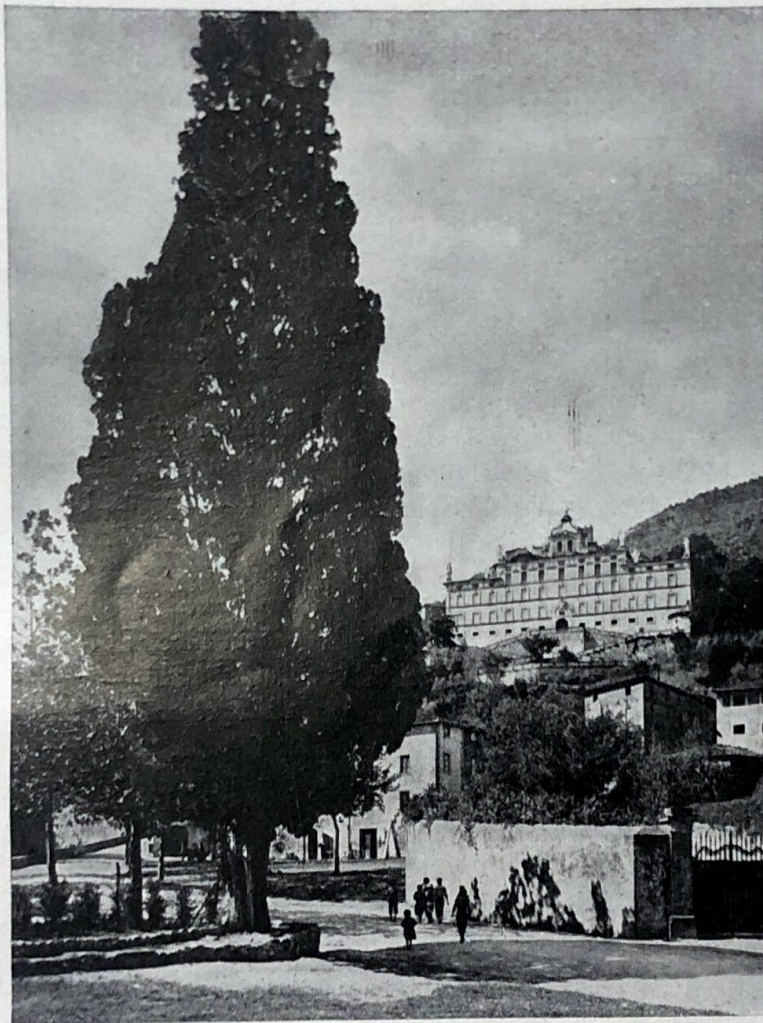
Saliamo le grandi scalee e raggiungiamo la prima terrazza guardata dai busti che si alternano alle piante di aranci e di limoni. È di qui in poi che si vedono molte cose attestanti la vita signorile e lieta che il giardino ebbe un secolo dopo la sua nascita, in quel Settecento che non era mai sazio di accomodare e agghindare. Ecco il suggestivo teatrino col verdeggiante fondale, le quinte e la nicchia di bosso per il suggeritore; ecco i mosaici formati con frammenti di marmi; ecco il pittoresco ninfeo e infine l'umoristico gruppo di scimmie di terracotta nell'atto di giocare il toscanissimo gioco del pallone.

Poi cominciano le grandi cascate. L'acqua corre di gradino in gradino cantando la sua lieta canzone e dall'alto vigilano i grandi gruppi di terracotta che rappresentano Firenze e Lucca. La Fama troneggia un po' più sopra e dalla tromba iperbolica getta acqua nel tranquillo laghetto sottostante, guardata dalla verde cortina dei cipressi che segnano il principio del parco.

Voltandosi indietro, verso la scalea e il grande giardino che sembra allungare una sua estrema propaggine nel Piazzale della Vittoria — dove si alza il monumento ai Caduti di Collodi — vengono in mente i versi coi quali Francesco Sbarra cantò queste « Pompe »:

> Ove già si vedea di rozzi poggi
> un dirupato orror, si ammiran oggi
> e dilizie e vaghezze e meraviglie.

I versi dello Sbarra, benchè ampollosi come tutti quelli dei minori poeti del Seicento, costituiscono la guida più completa di questo giardino. Ecco com'egli esalta lo spettacolo delle acque scendenti dal colle verso il giardino:

> Acque che da racchiusi angusti lochi
> Di sotterranee carceri segrete
> Sprigionate alla luce escono liete
> A festeggiar con mille scherzi e giochi.

E le statue:

> Qui di saggio scalpel colpi innocenti
> le pietre figurar vive e spiranti,
> nè le manca il parlar, chè mormoranti
> co' la lingua dell'acque ognor le senti.

Le immagini sono strampalate, lo stile spesso ansima, ma è evidente l'emozione che il poeta provò dinanzi allo spettacolo suggestivo e grandioso di questo giardino.

Lo Sbarra però non vide una cosa che è fra le più simpatiche e suggestive: i bagni settecenteschi che sono situati nella parte alta del giardino, dove la vegetazione è più fitta. Si tratta di una piccola costruzione a pianta poligonale regolare, con camere da bagno lungo i lati (ce ne sono per donne e per uomini), una camera per toletta e una centrale, d'aspetto, illuminata da una bella lampada di ferro dorato. In alto, a sinistra di chi entra, si affaccia il bel coretto, coi leggii ancora a posto, così ben mantenuto che c'è da aver l'illusione di veder apparire i musici da un momento all'altro, a ripetere quelle deliziose musiche settecentesche che pur oggi ci commuovono per la loro grazia e la loro eleganza.

Anima del Settecento, dove meglio di qui potremmo rievocarti? Nella villa? Certo la villa è degna del giardino. Facciamo perciò ancora due passi, percorriamo i bei viali di camelie, passiamo vicini al piccolo labirinto e magari divertiamoci anche noi — ahimè troppo austeri! — coi giochi d'acque che deliziarono i nonni. Poi un cancelletto di ferro battuto ci introdurrà nel breve ripiano sul quale sorge la villa. Qui, dice lo Sbarra:

> .... per sempre dominar fastosa
> di soggette campagne immenso giro
> sovra 'l treno di un colle ergersi ammiro
> d'una regia magion mole famosa.

Questa volta lo Sbarra non esagera come gli capita spesso: la villa dei Marchesi Garzoni è veramente una *regia magion* dominante il bel giardino, il feudo e buona parte della pittoresca Val di Nievole.

La villa inoltre ci dice che se le origini di essa e del giardino sono seicentesche, il periodo del maggior splendore e della vita più signorile venne dopo, nel Settecento. Dell'antica costruzione rimangono forse appena le fondamenta. Il posto non doveva essere difeso; domina, è vero, la piana come un castello valdostano o atesino, ma vi si accede bene, per quelle ampie ed armoniose scalee con le quali la villa sembra spingersi in basso, verso la piana e il giardino. Ci sono, è vero, due corpi di guardia, ma perchè la sicurezza non è mai troppa, non per un bisogno assoluto, non per timori evidenti. Qui si sta per villeggiare, per godere, per respirare aria pura e veder cose belle, non già per guerreggiare. Villa Garzoni sorge quando la storia di Collodi è finita; verranno naturalmente altre guerre, ma il periodo delle risse fra Comuni e famiglie è irrimediabilmente finito. Anche per questo Villa Garzoni sorride ed invita.

Ecco il semplice cortile che lo Sbarra canta con questi versi:

> Smaltato il suol di miniate pietre
> Ecco al primiero incontro ampio cortile
> Ove più fonti in un concorde stile
> Prendon col suono ad imitar le cetre.

Le fontane ripristinate chioccolano di nuovo sommessamente, il mosaico è ancora mirabilmente conservato, belle lampade pendono dal soffitto e nuovi ferri battuti sono stati posti nel vasto corridoio.

Ma il vero gioiello di questo cortile è senza dubbio la facciata della fattoria — di nessuna pretesa, si badi — che si apre proprio in faccia all'ingresso. Le civettuole sagome, la gaia tinteggiatura, tutto concorre a farne uno scenario aggraziato che soltanto nel secolo delle supreme eleganze poteva essere concepito.

Dalla porta sinistra, che all'interno è fiancheggiata da due belle alabarde, si sale al primo piano, dove si apre la vasta galleria allietata di tempere, di cornici, di mobili. Viene poi la lunga fila delle grandi stanze. Prima è la grande sala da ricevere, con la bella prospettiva dal sotto in su, che un ignoto dipinse nella vòlta; graziosa è la spinetta che pur nel suo silenzio — secolare forse — richiama eleganti motivi di minuetti e di gavotte. Seguono poi le altre stanze, da pranzo e da letto, con gli antichi mobili, le preziose stoffe, i ritratti e le stampe: tutto un insieme altamente suggestivo che culmina nella piccola e raccolta cappella. L'anima del Settecento, che il labirinto, le statue del giardino e specialmente i bagni ci avevano annunciata, è qui presente con tutto il suo fascino delicato, sogno di tempi diversi ai quali si torna volentieri col pensiero, come a cercare un'oasi di bellezza, di eleganza ed anche di pace.

(fot. Alinari)

COLLODI - VILLA GARZONI. IL GIARDINO VISTO DALLA CASCATA.

***

Ma il giardino e la villa di Collodi non sono morte cose che richiamino alla mente il cupo pensiero di quella implacabile Fatalità che uomini e cose suscita ed esalta per poi consegnare all'oblio. Collodi vive in pieno Novecento la sua preziosa vita settecentesca. Nelle notti estive, silenziose e fresche, il verde del bosso, dei cipressi e degli agrumi si accende d'invisibili luci; le cascate percorse dai riflettori sembrano rovesciare fluidi rubini, ametiste, smeraldi; e giù dove il giardino si allarga, la viva luce d'innumerevoli lampioni dà riflessi d'ambra ai grandi getti delle due fontane circolari. Fra di esse un breve spazio asfaltato si stende, ed ecco che una damina in parrucca balla fra le trepide braccia di un cavaliere lezioso, mentre un violino in sordina solfeggia con le note di un minuetto di Mozart o del lucchese Luigi Boccherini. Intorno gli uomini del Novecento, con i bianchi sparati sugli abiti neri, ammirano. Il secolo della meccanica guarda per un momento, estasiato, il secolo dell'amore. Altri uomini giungono, taluni con le loro magnifiche automobili, altri nella suggestiva *stage coach* a quattro cavalli, con servi in livrea settecentesca che i proprietari di Villa Garzoni mandano incontro agli ospiti.

Così questo magnifico giardino, nonchè intristire nei ricordi e decadere di anno in anno, è divenuto il centro della più elegante vita mondana nella vasta e ricchissima zona compresa fra Firenze, Pisa, Viareggio e Pistoia. Vi si va il giorno alle cinque per il the, la merenda all'italiana o le frutta, vi si torna la sera per il *dancing* e per gli spettacoli, che sono di prosa e di musica — sinfonica e da camera — e di danza. Senza contare poi quelle magnifiche feste all'aperto che ora rievocano una notte di allegria e di eleganze settecentesche, ora ridanno vita alla favola di quel bizzarro Pinocchio, creatura del collodese Lorenzini e patrimonio amatissimo di tutti i ragazzi del mondo, compresi quelli... che non lo sono più da un pezzo.

**GIOVANNI MARIOTTI.**

BERNARDO BELLOTTO - VEDUTA DI DRESDA.

*L'ARTE ITALIANA NEL MONDO*

# La pittura italiana nella Galleria di Dresda

NON v'è forse luogo nell'Europa settentrionale dove, più che a Dresda, — nella quale la romantica nostalgia dell'Ottocento per l'Italia vedeva la Firenze dell'Elba — si faccia più vivo il ricordo della grazia e del sorriso del Sud.

Le relazioni della Sassonia e dei suoi Principi con l'Italia e con l'arte sua, risalgono agli inizi del Cinquecento e precisamente al protettore di Alberto Dürer, di Luca Cranach e di Jacopo de Barbaris — il Principe Federico — del quale tuttora si ammira nel Museo di Scultura di Dresda il busto bronzeo, pieno di carattere, modellato da Adriano Fiorentino.

Anche il suo successore, il Principe Giovanni Federico, venne ritratto da un grande artista italiano, Tiziano, che nel 1550 ne fissò le sembianze in una grandiosa tela dipinta in Augusta.

Fiorì in quel tempo, con innesti italiani, anche l'architettura; la quale annovera nella metà del Cinquecento, fra gli altri artisti italiani, Giovanni Maria da Padova, discepolo di Jacopo Sansovino, l'architetto fiorentino Conte Lynar e il pittore Francesco Richino, di cui il Vasari ci tesse l' elogio. Nella seconda metà del Cinquecento incontriamo uno dei famosi Maestri Comacini, Giovanni Maria Nosseni, nato nel 1544 a Lugano, l'architetto Carlo de Cesare di Firenze, scolaro di Giovanni da Bologna, fonditore e scultore addetto alle grandi imprese artistiche dei Sovrani sassoni. Durante il secolo XVII perdurano, insieme con le relazioni politiche dei Principi Elettori con Venezia e Firenze, anche quelle artistiche. Musicisti, cantanti e commedianti italiani sono da quell'epoca in poi frequentissimi alla Corte di Dresda.

Peraltro il periodo più splendido dell'arte e della cultura italiana in Sassonia si ha quando, nel 1694, assume il governo Augusto il Forte. Con lui e col figlio, suo successore, bastò mezzo secolo per dare a Dresda l'impronta indelebile di città artistica, e specificamente di città illuminata dalla bellezza dell'arte italiana. Ancor oggi la gloriosa età dei Principi Elettori di Sassonia, che erano in pari tempo Re di Polonia, cioè di Augusto il

CIMA DA CONEGLIANO - LA SALITA AL TEMPIO DI MARIA.

Forte e di Augusto III, si rivela a noi nello sfarzo lussuoso e fantastico dei suoi edifici. Abbiamo, per esempio, lo « *Zwinger* » di Daniele Pöppelmann, il quale si ispirò alla maestosa e gigantesca mole delle terme romane; la chiesa di Corte progettata dal romano Gaetano Chiaveri e ornata di centinaia di statue da Lorenzo Mattielli, mirabile addio del Barocco italiano in terra tedesca. Ne è testimonianza anche la stessa pittura di Dresda di quei tempi, la quale è molto più internazionale che tedesca, come, ad esempio, i soffitti nel Castello, nello Zwinger e in molti palazzi dell'aristocrazia affidati agli italiani Pellegrini, Torelli, Groni o al francese Silvestre, nonchè le vedute della città dipinte dal veneziano Bernardo Bellotto, che collegano inseparabilmente ancor oggi il ricordo della città al nome dell'artista. In quel tempo è stata iniziata la Galleria di quadri in cui la pittura italiana regna sovrana e che ha fatto di Dresda il centro artistico principale per il culto dell'arte classica in tutti i paesi germanici.

Nel 1722 Augusto il Forte provvide a fare un inventario di tutti i dipinti esistenti nei diversi palazzi, nelle chiese e nella « *Kunstkammer* » e raccolse poi duemila fra le opere migliori in una grande Pinacoteca. Circa cinquant'anni dopo, durante il regno del figlio, la grande raccolta di Dresda era creata ed era anzi già salita a quell'importanza che la pose definitivamente a paro delle maggiori gallerie europee. Gli acquisti furono iniziati e organizzati con incredibile passione ed intensità. Augusto il Forte, già prima di assumere il governo, soleva portare dai suoi viaggi, e specialmente da quelli compiuti in Italia, quadri di valore. La smania collezionistica, soprattutto nei riguardi dell'arte italiana, crebbe ancora per opera di Augusto III, dotato di tutti gli istinti di un dilettante intelligente. Il coraggio e l'entità delle compere superavano tutto quanto si era sino ad allora veduto in Europa. Si può dire che ogni giorno giungevano a Dresda nuovi tesori. Il Sovrano ed il suo buon consigliere, il Primo Ministro Conte Brühl, avevano al loro servizio un esercito di agenti, di diplomatici, di artisti e di conoscitori sparsi in

PINTURICCHIO - RITRATTO DI GIOVINETTO.

tutti i centri più notevoli del traffico artistico europeo.

Una delle piazze più importanti per gli agenti sassoni era Venezia, dove operavano per la Corte di Dresda — oltre agli abilissimi fratelli Rossi — eruditi di gran fama quali A. M. Zanetti e il conte Algarotti. L'acquisto più importante fra i molti fatti in Italia, è quello, al prezzo di centomila zecchini, dei cento migliori dipinti nella celebre raccolta del Duca Francesco III di Modena. Tra questi vi erano non soltanto le quattro grandi tavole da altare del Correggio, i quattro ritratti della famiglia Cuccina di Paolo Veronese e il « Cristo della Moneta » di Tiziano, ma la raccolta costituiva una scelta impareggiabile di tutta la produzione italiana nei secoli XVI e XVII. Non molti anni più tardi, nel 1754, la « Madonna Sistina » di Raffaello, pagata ventimila ducati, completava mirabilmente la serie di quei tesori. Poco mancò che altri e notevolissimi ancora seguissero, cioè: la « Madonna di Foligno » e la « Santa Cecilia » di Raffaello, la « Fornarina » di Giulio Romano, « Diana al Bagno » del Domenichino.

La Galleria di Dresda è pur sempre l'esempio caratteristico di una raccolta principesca privata del Settecento, e questa impronta, impostale dal gusto prevalente fra il 1700 e il 1750, non è cancellata neppure oggi, benchè vada di continuo, sia pure con mezzi più limitati, allargando la sfera dei suoi acquisti.

Malgrado l'enorme sua ricchezza, non costituisce una raccolta universale nel senso moderno, mancando in essa le testimonianze di certe epoche della storia dell'arte che noi oggi invece altamente apprezziamo, in compenso però essa offre una esemplificazione preziosissima, non solo della pittura Settecentesca, ma di quella del Cinquecento e del Seicento.

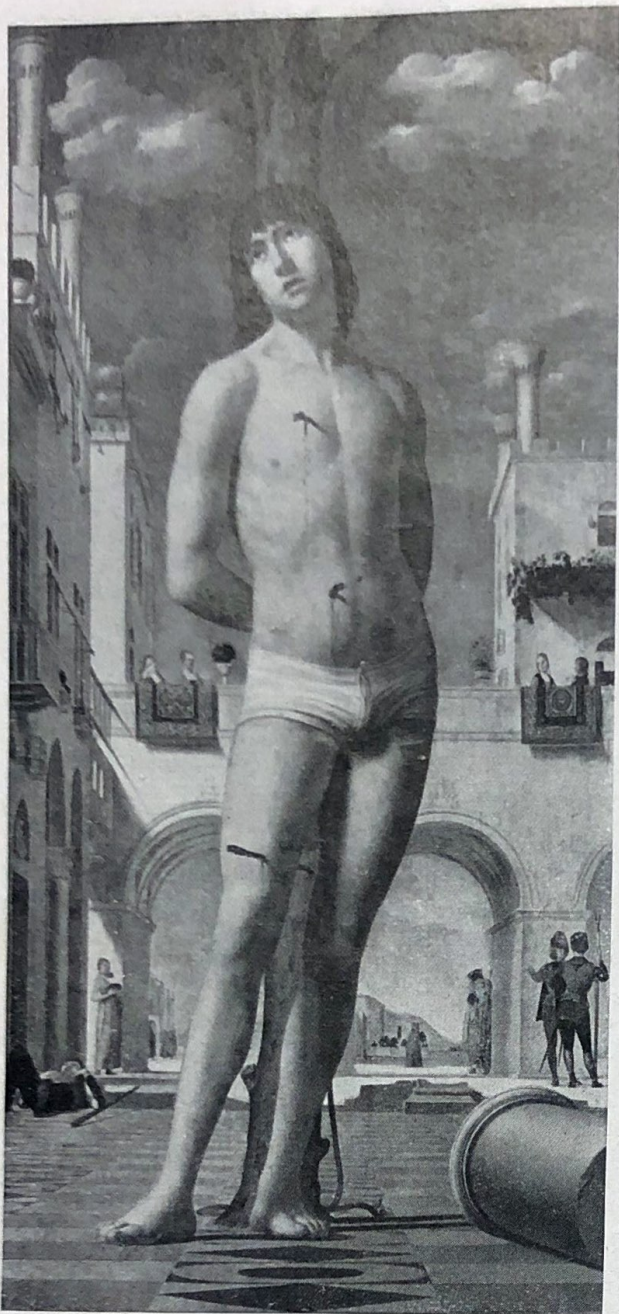
La spina dorsale della Pinacoteca è formata dai grandi maestri dell'epoca classica: Raffaello, Correggio e Tiziano per l'Italia, Rubens e Van Dyck, Rembrandt e Ruisdael fra i nordici. Inoltre il felice istinto di raccoglitori capaci di comprendere la più alta perfezione pittorica, di apprezzare tutte le raffinatezze del colore, della luce, del chiaroscuro, ha doviziosamente dotato la Galleria di opere dei Maestri olandesi, dei quali Dresda offre una visione completa ed unica non soltanto per la Germania.

Accanto alla pittura classica ed a quella Settecentesca, sentita allora come moderna, relativamente poche opere di epoche precedenti trovarono ospitalità in questa raccolta. Ed allo stesso modo che i raccoglitori settecenteschi, rivolti tutti all'arte del pieno Rinascimento e del Barocco, trascurarono le creazioni austere della più antica pittura del nord, così, salve poche eccezioni, trascurarono quelle del Trecento e del Quattrocento italiani.

Si avverte a Dresda la lacuna dolorosa di quell'arte compenetrata di intimo spirito religioso, che ebbe da Giotto la sua più alta impronta; come vi si vedono troppo pochi esempi di quella pittura austera e vigorosa che va congiunta allo splendore quattrocentesco di Firenze. Solo pochi capolavori di questo genere pare si siano potuti insinuare nel Settecento in questa raccolta, quasi per caso, come. ad esempio, il Ritratto a mezzo busto di un nobile giovane, del Pinturicchio, il quale, grandioso e semplice nella forma, sembra uscito da un affresco monumentale del tempo; l'« Annunciazione » di Francesco Cossa con le sue figure statuarie dai contorni precisi, inquadrate nella fantasiosa ricchezza della cornice architettonica; le predel-

FRANCESCO COSSA - L'ANNUNCIAZIONE.

le della chiesa di San Giovanni in Monte di Bologna, dipinte con impetuosa passione da Ercole de Robertis, oppure la luminosa « Visita di Maria al Tempio » di Cima da Conegliano, che sembra antecipazione del grande dipinto del Tiziano nell'Accademia di Venezia. Altre degne testimonianze dell'arte italiana più antica sopravvennero soltanto con gli acquisti posteriori anche recenti: opere del Botticelli, di Piero di Cosimo, Lorenzo di Credi, Lorenzo Costa, Cosimo Tura e altri ancora.

Vennero, nel 1873 e 1876, anche due capolavori dello stesso indirizzo, che rappresenta-

ANTONELLO DA MESSINA - S. SEBASTIANO.

no nel miglior modo il Quattrocento italiano: la « Sacra Famiglia » del Mantegna dalla rigida forma espressiva e il « San Sebastiano » di Antonello da Messina, un bel corpo nudo giovanile sullo sfondo di una veduta veneziana: non un martirio fosco di sangue e di gemiti, come amò rappresentarlo l'epoca posteriore, bensì un martirio ritratto nella serena tranquillità di un cortile veneziano con lo sfondo della laguna silenziosa.

Ma, accanto a una certa indifferenza per i primitivi, quanto appassionato zelo nell'assicurarsi i tesori del grande Rinascimento, del tempo in cui « per la prima volta, dall'età del divino mondo antico, le arti tornavano a risorgere dalle ceneri »! Raffaello, Correggio, Tiziano! In questi nomi, secondo il Mengs, rappresentante delle teorie estetiche di quel tempo, si riassume e si personifica la rinascita del buon gusto dell'arte. Il Re Augusto III era un adoratore appassionato di ogni cosa italiana e considerava anche il sassone Mengs — in quanto « pensionante » di Roma — non appartenente alla scuola tedesca, ma a quella italiana; mentre il pittore di Corte Dietrich si lagnava di essere posposto agli artisti italiani.

Inestimabili tesori artistici, specialmente con i cento quadri di Modena, vennero portati a Dresda; il fiore di tutti quei tesori fu però la « Madonna di S. Sisto » il quadro che Raffaello aveva dipinto per la chiesa di San Sisto a Piacenza e che già il Vasari aveva esaltato quale « cosa rarissima e veramente singolare ». Non vi è forse altro capolavoro che, pur attraverso alle mutevoli evoluzioni del gusto estetico, abbia goduto così durevole ammirazione. Forse nessun'opera moderna è stata oggetto di un'ammirazione così entusiastica. Nella « Madonna Sistina » Raffaello ha trovato una nuova impressionante soluzione di uno dei temi fondamentali della fede cristiana, il tema della Madonna quale madre del Salvatore e quale Mediatrice. Egli ha elevato il motivo della Madonna al disopra della sfera terrena, servendosi non di simboli tradizionali, ma soltanto della possente rappresentazione artistica, ed è riuscito così a mostrarci Maria nella sua maestà di Regina del Cielo. Winkelmann, il profeta della grandezza classica, uno dei più autorevoli interpreti delle idee del Settecento, prendendo le mosse dallo studio dei tesori di Dresda, ha ridestato la sublime altezza spirituale di quest'opera a nuova vita, illuminando i propri contemporanei sulla grandezza di quell'arte, sulla grazia intima delle figure raffaellesche, sulla indefinibile divinità che irraggia dallo sguardo della Vergine. Egli vedeva nella Madonna Sistina una « grandezza più che femminea, in un atteggiamento di beato riposo, di quella calma in cui gli antichi maestri rappresentavano le loro divinità ». Egli celebrava il Bimbo quale una creatura superiore attraverso il cui volto l'innocenza dell'infanzia traspariva come un raggio della Divinità.

Se Raffaello ed il suo capolavoro costituivano un intangibile dogma di fede estetica, d'altra parte il Settecento si sentiva attratto

ANDREA MANTEGNA - LA SACRA FAMIGLIA.

in ogni sua fibra verso il Correggio. Questi appariva come il superatore di tutti quei caratteri che allora eran sentiti come difetti, come colui che portava la grazia e la morbidezza al posto di ogni aspra angolosità, che sostituiva alla grandiosità inaccessibile la calda umanità, nella cui sensualità raffinata i moderni si riconoscevano. Più ancora di Raffaello e di Tiziano, egli divenne l'ideale dei pittori allora in voga, come il Batoni ed il Mengs. Questi ammirava e riconosceva quale pregio supremo del divino Correggio appunto la serenità giovanile: « Le passioni nel Correggio sono come il pianto di un bimbo che muta presto in sorriso o come la rapida ira di una bella innamorata ». Fu soprattutto in

CORREGGIO - LA SANTA NOTTE.

nel 1521-1525, su ordinazione della Confraternita di S. Sebastiano per una cappella del Duomo modenese, e la « Santa notte », commissionata nel 1522 da Alberto Pratoneri per la Cappella di famiglia in San Prospero a Reggio, ma collocata soltanto nel 1530. La designazione primitiva di questo quadro ci conferma come sin dal principio fosse considerata ed ammirata soprattutto la soluzione dei problemi tecnici della luce; infatti venne subito chiamato, anzichè « Nascita di Cristo » oppure « Adorazione dei pastori » col breve titolo « La notte ». Se il Correggio ha esercitato sui posteri un grande fàscino appunto quale maestro del chiaroscuro, è appunto questa « Notte » l'opera che gli suscitò la maggiore ammirazione e che venne definita «il quadro canonico del chiaroscuro ». Attraverso i secoli questa tela apparve sempre quale uno dei miracoli della pittura italiana.

grazia del Correggio che Augusto III si decise al grande acquisto della raccolta modenese.

I quattro quadri d'altare di Dresda, ci guidano attraverso a un ventennio di sviluppo, dalla « Madonna di S. Francesco », piena di un sentimentalismo sognante, che richiama Leonardo da Vinci, dipinta nel '514 per i monaci del monastero dei Frati Minori, sino al capolavoro della maturità, alla beata visione della « Madonna di S. Giorgio » dipinta due o tre anni prima della morte per la chiesa di S. Pietro Martire a Modena. Fra queste stanno gli altri due quadri di Dresda: la «Madonna di S. Sebastiano» eseguita

A Dresda più che in ogni altro luogo si rivela chiara l'importanza storica del Correggio. Qui infatti la sua influenza artistica si presenta come un'ampia fiumana che alimenta tutti i secoli XVII e XVIII. Dai Caracci sino alla « Maddalena penitente » del Batoni, è sempre dal Correggio che proviene la vivacità e la grazia, la maniera ad un tempo grandiosa e leggera. Chi non conosca la Pinacoteca di Dresda non può avere una piena comprensione dell'arte sua.

Accanto a Raffaello ed al Correggio, la pittura veneziana esercitava nel secolo XVIII

RAFFAELLO - LA MADONNA DI S. SISTO.

un fàscino speciale sui cultori d'arte. Si riconosceva la sovranità di Venezia nel colore, nella magnificenza, nella fedeltà della rappresentazione, e pertanto l'interessamento

TIZIANO - RITRATTO DI DONNA.

collezionistico della Corte sassone, aveva da gran tempo rapporti con Venezia e con la sua pittura. Già nel 1699, Augusto il Forte acquistò il famoso capolavoro la «Venere dormente» del Giorgione, che Marcantonio Michiel ricorda nel 1525 come il tesoro più religiosamente custodito della Casa Marcello a Venezia. Il motivo del nudo femminile, sino a quel momento raramente affrontato e dopo di allora divenuto così consueto, ci appare per la prima volta in quest'opera in forma nobile e classica, tale da ricordare ai contemporanei del pittore le antiche statue di Venere. Ma nella nuova tecnica pittorica, nella pastosità dei colori, capaci di ridare tutti gli effetti della carne e dei serici drappi, nell'atmosfera che domina in questo quadro, si scorgeva con orgoglio la vittoria dell'arte moderna. Le vicissitudini alle quali più che altri capolavori della Galleria, questo dipinto soggiacque non son riuscite a cancellare quell'impressione di classica bellezza. Ancor oggi la « Venere » del Giorgione appare come l'immagine più nobile della bellezza del Rinascimento, benchè il piccolo Amore ai piedi della dea, che dava armonia alla composizione, sia stato più tardi, perchè troppo danneggiato, sostituito da un semplice sfondo di prateria. Una tradizione degna di fede, confermata, del resto, dallo studio dello stile, vuole che il quadro rimasto incompiuto per la morte precoce del Giorgione, sia stato portato a termine, appunto con l'aggiunta del piccolo Dio e del paesaggio, da Tiziano giovane.

Ma cosa sarebbe mai stata nel Settecento una raccolta di opere della pittura veneziana senza il grande continuatore e completatore del Giorgione, senza il Tiziano? Per i pittori e gli intenditori della tecnica pittorica, egli rimaneva il più celebre di tutti i tempi, l'Apelle del mondo moderno. Nelle sue figure pulsava il sangue, i suoi quadri parevano respirare, le sue opere apparivano creature spontanee, non lavoro di mani mortali. Per quasi tutti i grandi maestri europei, come Rubens, Van Dyck e Velasquez, Tiziano era stato il più fecondo propulsore. Inoltre, per un raccoglitore principesco poteva costituire elemento d'interesse l'essere egli stato pittore di tutti i sovrani d'Europa.

Tiziano, al pari del Correggio, è ottimamente rappresentato nella Galleria di Dresda. Da Modena vi giunse il « Cristo della moneta », che già nel secolo XVII godeva di fama quasi pari alla « Madonna Sistina ». Un anno più tardi, nel 1747, venne acquistata da Casa Grimani a Venezia la « Santa conversazione », opera a quella precedente. Tiziano ritrattista, nella pienezza dei suoi mezzi artistici, ci si presenta a Dresda con l'immagine della figlia Lavinia, con quella veramente grandiosa del pittore Antonio Palma dipinta nel 1561, e con il ritratto di una bella dama veneziana vestita di raso bianco: meraviglioso accordo armonico di bianco e oro, in cui tuttavia lo sfarzo del costume accuratamente rappresentato è dominato dalla vivezza dello sguardo, dalla freschezza dell'incarnato e dalla luminosità dei capelli biondi.

Quasi ancor più imponente, anche per le grandi dimensioni dei suoi dipinti, ci appare il contemporaneo del Tiziano, Paolo Verone-

PAOLO VERONESE - PARTICOLARE DEL QUADRO « LA FAMIGLIA CUCCINA DAVANTI ALLA MADONNA ».

se. Chiarissima testimonianza del fanatismo che si nutriva allora per il Veronese è il fatto che tra il 1742 e il 1746 vennero comperati per la sola Galleria di Dresda ben quattordici suoi pretesi originali. Egli appariva più di ogni altro chiamato ad ornare i palazzi e le reggie con la ricchezza fastosa delle sue creazioni. I quattro dipinti, che egli fece per la famiglia Cuccina e che passarono poi da Modena a Dresda, sono fra le sue opere più belle e più ricche di colori che si incontrino al di là delle Alpi. I membri della famiglia Cuccina sono accompagnati da figure allegoriche della Fede, Speranza e Carità verso la Madonna in trono: lo sfondo è formato dal Canal Grande e dal palazzo della famiglia (oggi palazzo Papadopoli); i colori variati nel rosso, il contrasto con le ombre grigie della sera incipiente e con i bagliori delle facciate marmoree, fanno di questo quadro uno dei capolavori della pittura veneziana. L'« Adorazione dei Magi » diviene un trionfo di colore, uno sfarzo impareggiabile. Le « Nozze di Cana », con la folla delle figure luminose nella cornice della marmorea architettura, danno un esempio delle famose « cene » del Veronese, un genere pittorico specificamente veneto, che ha creato in tutto il mondo la sua fama migliore.

Terzo fra questi maestri del pennello, accanto al Tiziano e al Veronese, è Jacopo Tintoretto, nelle cui opere i problemi del colore, dello spazio e della luce vengono trattati con inaudita novità e con geniale audacia. Nei suoi quadri pervenuti a Dresda negli anni dei maggiori acquisti, già la ricchezza coloristica locale, l'innato amore per le tinte vivaci, il clamoroso sfarzo del Veronese andavano cedendo ad un nuovo sentimento artistico. Così vediamo un'armonia di grigiazzurro nella « Lotta dell'Arcangelo Michele con Satana », una delicatezza di toni verdastri nel « Salvataggio di Arsinoe », che tratta un motivo caro alla pittura veneziana: il contrasto del nudo femminile con l'acciaio nerastro dell'armatura cavalleresca. Forse già da allora, benchè il Tintoretto si allontanasse di molto dall'ideale dell'arte classica, si intuiva che le opere di questo pittore celavano in sè molti germi di arte moderna, che egli era il mediatore fra il passato e il nuovo tempo.

La magnificenza delle opere di Tiziano, Veronese e Tintoretto, viene a Dresda resa più piena dalla ricchezza delle opere di contemporanei e seguaci, come Giacomo Bassano e la sua Scuola, Paris Bordone, Schiavone, Bonifazio Veronese e Palma il Giovine, opere pervenute contemporaneamente nella Galleria e che dànno, insieme con i maggiori maestri, un'impressione completa e grandiosa del-

la pittura veneziana nel momento della sua maggior fioritura. Soprattutto Palma il Vecchio appare nella raccolta di Dresda come uno degli artisti più degni di attenzione. Il motivo prediletto della sua ispirazione è la bellezza veneziana di quel tempo: donne bionde e prosperose, dalle carni luminose, con grevi e fastosi abbigliamenti. Sa dare, non meno di Giorgione, aspetto di novità anche ad argomenti tratti dalla mitologia classica sempre viva nella cultura italiana, per esempio nel bel gruppo acquistato dal conte Algarotti al palazzo Corner di Venezia, in cui le tre giovani donne in sfarzose vesti rappresentano probabilmente la « Disputa del primato della bellezza tra le dee Atena, Hera e Afrodite ». La sua «Venere dormiente » ci appare un' opera mondana nel confronto con la austerità solenne del Giorgione, mentre del così detto « Incontro di Giacobbe con Rachele », delicatamente idilliaco, non avrebbe potuto dolersi neppure questo grande maestro, al quale tale opera era attribuita nel 1725, allorchè fu acquistata.

Anche i grandi maestri delle altre scuole italiane sono circondati a Dresda da notevoli seguaci, come Francesco Francia, Giulio Romano, Parmigianino, Andrea del Sarto, Franciabigio, Bacchiacca e molti altri ancora. Importante specialmente la scuola di Ferrara con Dosso Dossi, Garofalo, Girolamo da Carpi, creatori di grandi tele ideate originalmente per ornare il Castello di Ferrara.

Dopo le opere del pieno Rinascimento figurano a Dresda, come parte essenziale della raccolta, quelle del Seicento e del Settecento. Raffaello, il Correggio e Tiziano erano bensì i grandi insuperati, ma erano stati Annibale Caracci e i suoi discepoli ad additare la via che conduceva verso di loro. Nelle loro opere i contemporanei del Mengs credevano di vedere attuate le proprie teorie estetiche, quello spirito eclettico che voleva trarre il meglio dai maestri del passato, trasfigurandolo in una specie di interpretazione ideale, così come un tempo il pittore greco Zeusi aveva tratto la bellezza divina di Afrodite dai vezzi di cinque fanciulle di Crotone.

Di Annibale Caracci, capo della pittura barocca italiana, Dresda offre i grandi quadri d'altare del suo tempo giovanile, destinati alle chiese di Modena e Reggio, quadri che il Duca di Modena aveva ritenuti degni di accompagnarsi, nella sua raccolta, a quelli del Correggio. Con rara sovrabbondanza la Galleria ci offre poi i maestri affini al Caracci, come Guido Reni, Francesco Albani, Lanfranco, il Guercino, nonchè i loro scolari e gli scolari degli scolari, sino a Carlo Maratta e a Pompeo Batoni, così che a Dresda come in ben poche gallerie italiane, possiamo seguire nella sua completezza lo sviluppo di questa scuola pittorica ancor viva nel secolo XVIII.

G. B. TIEPOLO - IL TRIO

Di Guido Reni, Dresda si assicurò, negli anni degli acquisti più copiosi, ben undici quadri. Il suo « Cristo » conciliante l'aspro tormento con la pia rassegnazione, è stato modello a tutto un secolo. Si soleva poi acco-

stare il Reni a Raffaello come creatore della bellezza angelica. Nella sua « Venere » si pregiava la grazia dell'insieme, la raffinatezza dei toni pallidi e morbidi, che accompagna tanto felicemente la melodia delle morbide linee, così rispondente al gusto di quel secolo.

Anche il Guercino si presenta molto bene, ed ancor più largamente il napoletano Luca

...O DI ANFITRITE.

Giordano, allora esaltato in tutta Europa, con ben quindici dipinti di gran formato, che debbono la loro fortuna all'entusiasmo del Settecento per ogni virtuosismo tecnico ed ogni audacia pittorica.

I raccoglitori di quell'epoca avevano interesse vivissimo per tutti i nuovi tentativi di tecnica pittorica, e nella scelta delle opere antiche prevaleva sempre la simpatia per la scuola veneziana o per quelle a essa affini. Il pittore mantovano di Corte, Domenico Feti di cui nel 1742 furono comperate a Praga oltre dodici opere di proprietà imperiale, ci si presenta, con la brillante freschezza dei suoi colori e dei suoi soggetti, quale seguace dei Bassani, Bernardo Strozzi, il « prete genovese » ci appare talvolta, per il modo vivace di concepire e rappresentare l'umanità, un Jordaens italiano. La sua « Suonatrice di violoncello », che l'Algarotti acquistò insieme al « Davide » dalla Casa Sagredo di Venezia, ci fa pensare addirittura al Rubens, tanto è accentuata la importanza coloristica della carne prosperosa incorniciata dai toni bianchi, rosso vivo e verde dorato del costume, tanto la pittura è buttata giù con ardita franchezza. Come lo Strozzi, che trascorse buona parte della sua vita a Venezia, anche il bolognese Giuseppe Maria Crespi ha esercitato un influsso sulla pittura veneziana con l'originalità del proprio stile, delle proprie luci, che inondano le figure facendole balzar fuori con impressionante vivezza. Una delle sue creazioni principali del 1712, la famosa serie dei « Sette Sacramenti » — che conduce, con la sua vivacità popolaresca, al quadretto di genere il quale presto fiorirà a Venezia — venne comprata ai tempi di Augusto III dal Cardinale Ottoboni a Roma.

Il secolo XVIII non conosceva ancora distinzione fra arte viva e arte storica. I mecenati principeschi hanno sempre mostrato il maggiore interessamento per la pittura contemporanea, per quella tedesca, fiamminga e francese, ma soprattutto per quella italiana.

Durante il regno di Augusto il Forte vi erano a Dresda italiani incaricati di ogni genere di opere artistiche. La grandiosa Chiesa di corte è, come dicemmo, opera di Gaetano Chiaveri, e Lorenzo Mattielli ne plasmò le sculture. A lui devesi anche la fontana monumentale del Nettuno per il palazzo Marcolini. Antonio Corradini e Pietro Balestra hanno composto audaci gruppi di figure per il « Giardino Grande ». Per la Corte sassone lavoravano i pittori Antonio Pellegrini, Stefano Torelli e Conte Rotari. Il veneziano Bernardo Bellotto, detto il *Canaletto* dal nome del suo zio Antonio Canale, venne chiamato a Dresda

ROSALBA CARRIERA - LA CONTESSA ORZELSKA.

il « Tempio di Venere » di Pillnitz presso Dresda, erano già nel 1765 proprietà della raccolta regale. Formano una singolarissima galleria di quel mondo di corte — principi, diplomatici, uomini di Stato, favorite — che costituiva anche il mondo della massima eleganza e del più raffinato buon gusto, e nel quale le donne prediligevano vedersi rappresentate sotto le spoglie mitologiche delle Muse, delle Grazie o delle divinità olimpiche.

Uno dei migliori intenditori d'arte, il pittore Pietro Guarienti, venne allora chiamato a Dresda, quale primo ispettore della regia galleria. Fra gli ospiti più desiderati e pregiati della Corte di Dresda figurava Francesco Algarotti, il quale univa alla cultura universale del suo tempo il più fine intuito artistico, era uomo di mondo ed erudito a un tempo. L'Algarotti, grande ammiratore del Palladio, si occupava, per incarico di Augusto III, del progetto di un edificio ove la grandiosa raccolta avrebbe trovato la sua sede degna. A lui è pure dovuto un grande numero degli acquisti per la galleria. Da una sua lettera, scritta nel 1743 a Dresda, apprendiamo che egli aveva assicurato a Sua Maestà già 21 dipinti, tra i quali 10 di prima importanza, per soli tremila ducati oro, mentre Diego Velasquez, inviato dal Re di Spagna un secolo avanti in Italia, in condizioni ben più favorevoli, aveva speso oltre il doppio per soli cinque quadri. L'Algarotti aveva pure l'incarico di adunare per il sovrano una scelta di opere dei maggiori pittori italiani viventi. I suoi acquisti hanno valso

dal re Augusto III. Si parla ancor oggi della « Dresda di Canaletto »; e infatti questo pittore, per incarico della Corte sassone, ha rappresentato la capitale in 37 prospetti di concezione severa e monumentale, veduti però con l'occhio avvezzo alla limpida atmosfera meridionale, ed ha lasciato un'immagine di Dresda e della sua vita, di grande valore documentario, e ancor oggi insuperata nella sua singolare caratteristica. Ma anche l'arte del suo maestro Antonio da Canal era ben nota a Dresda. La Galleria possiede di quest'epoca cinque splendide vedute della città di Venezia, che risalgono tutte al tempo della sua prima produzione, alla sua giovinezza.

Anche cento pastelli della pittrice veneziana Rosalba Carriera, che in origine ornavano

GIUSEPPE MARIA CRESPI - LA CRESIMA.

precipuamente ad ampliare la serie di tesori della scuola veneziana contemporanea. Tra varî dipinti di Sebastiano e Marco Ricci, di Pittoni, Trevisani, Amigoni, Zuccarelli, Rosalba Carriera, Nogari e Nazari, da lui procurati, prevale il « Giovane portabandie-

G. B. PIAZZETTA - GIOVANE PORTABANDIERA.

ra » del Piazzetta. A Giovan Battista Tiepolo, di cui era grande amico e che lo aveva aiutato in altri acquisti per la Corte di Dresda, l'Algarotti aveva dato commissione di due opere per il Re, le quali giunsero a Dresda nel 1744; ma venti anni dopo, causa la malaugurata guerra dei sette anni, Dresda ne fu privata. Il quadro principale, una grande «Cena di Antonio e Cleopatra» che l'Algarotti vanta dicendola «cosa veramente Paolesca», si trova oggi a Leningrado, nell'Ermitage.

La Galleria di Dresda, dove la pittura italiana del Settecento è rappresentata con tanta ricchezza, ha potuto solo recentissimamente riparare a quella lacuna dolorosa assicurandosi nel 1926-27 due notevoli opere tiepolesche. Oggi infatti Dresda possiede la « Visione di S. Anna » del 1759, originariamente quadro d'altare della Chiesa di S. Chiara in Cividale, passato poi nella raccolta milanese di Benigno Crespi, nonchè uno dei quadri più grandiosi e importanti, il « Trionfo di Anfitrite », largo quattro metri e mezzo, dipinto nel 1740 quale pezzo principale di un gruppo di quattro quadri rappresentanti gli « elementi naturali » e destinati allo scalone di un palazzo veneziano. Questa opera apparteneva, prima di passare nel 1911 a Charles Sedelmeyer di Parigi, alla famiglia Artaria e si trovava nella sua villa di Blevio sul Lago di Como. Tutte le qualità brillanti del celeberrimo frescatore e decoratore si accoppiano, in questa creazione imponente, ai pregi del pittore ad olio su tela, dell'artista che possiede l'intelletto e la fantasia dei grandi predecessori ed insieme la genialità innata ai Veneti, « il bel sangue di Venezia ».

E forse mai la visione poetica dell'Adriatico luminoso e delle figurazioni classiche che a quel mare vanno congiunte, ha trovato una così suggestiva attuazione pittorica.

**HANS POSSE**
*Direttore della « Staatliche Gemälde Galerie di Dresda ».*

---

(*fot. A. Corti, agosto 1910*)

FIG. 1 - NUBE DI VETTA - LA VETTA DEL PIZ D'ARGIENT (3942 M.) DALLA VETTA DEL PIZ ZUPÒ (GRUPPO DEL BERNINA).

# FRA LE NUVOLE

Guardare le nuvole, stare fra le nuvole e frasi simili paiono quasi indicare l'azione di una persona che... sempre va fantasticando, di uno sciocco, per non dir peggio, di un insensato!

Eppure quanta bellezza vi è nei fenomeni nebulosici, meravigliosamente cangianti di continuo, in modo da presentare le forme più svariate e strane! Quanta ricchezza racchiudono le nuvole, sia pel prezioso schermo climatico che fanno alla Terra, sia per le benefiche piogge che di tanto in tanto ci largiscono!

Gli abitanti di Marte — se pure esistono, vedono e pensano — quanto ci invidieranno la nostra bella atmosfera, ricca di nuvolaglie protettrici ed irroratrici! È proprio il caso di dire che possediamo un tesoro di bellezza e di utilità non apprezzato, appunto perchè comune, e che ci si offre come uno spettacolo continuo al quale quindi ci abituiamo; od anche perchè siamo così assorbiti dai nostri piccoli interessi terreni che non ci rimane più tempo di guardare i grandi fenomeni celesti.

Abbiamo torto ed una volta tanto fermiamoci almeno un momento a *guardare le nuvole*. Anzitutto che cosa esse rappresentano?

L'aria che ci appare tanto chiara, quasi immateriale, in realtà è costituita di materie diverse per quanto leggerissime, gazose; ma ha anch'essa il suo peso, e quale! Noi non ce ne accorgiamo perchè siamo abituati a vivere al fondo di questo immenso oceano atmosferico, così come i pesci, anche quelli viventi al fondo dell'Oceano acqueo, non ne sentono le enormi pressioni.

Del resto la pressione atmosferica è perfettamente calcolabile: ce la indica la stessa colonna barometrica che, pur essendo di pesante mercurio, viene sollevata, pel peso dell'atmosfera, di circa 76 centimetri, mentre che se fosse d'acqua sarebbe spinta a circa 10 me-

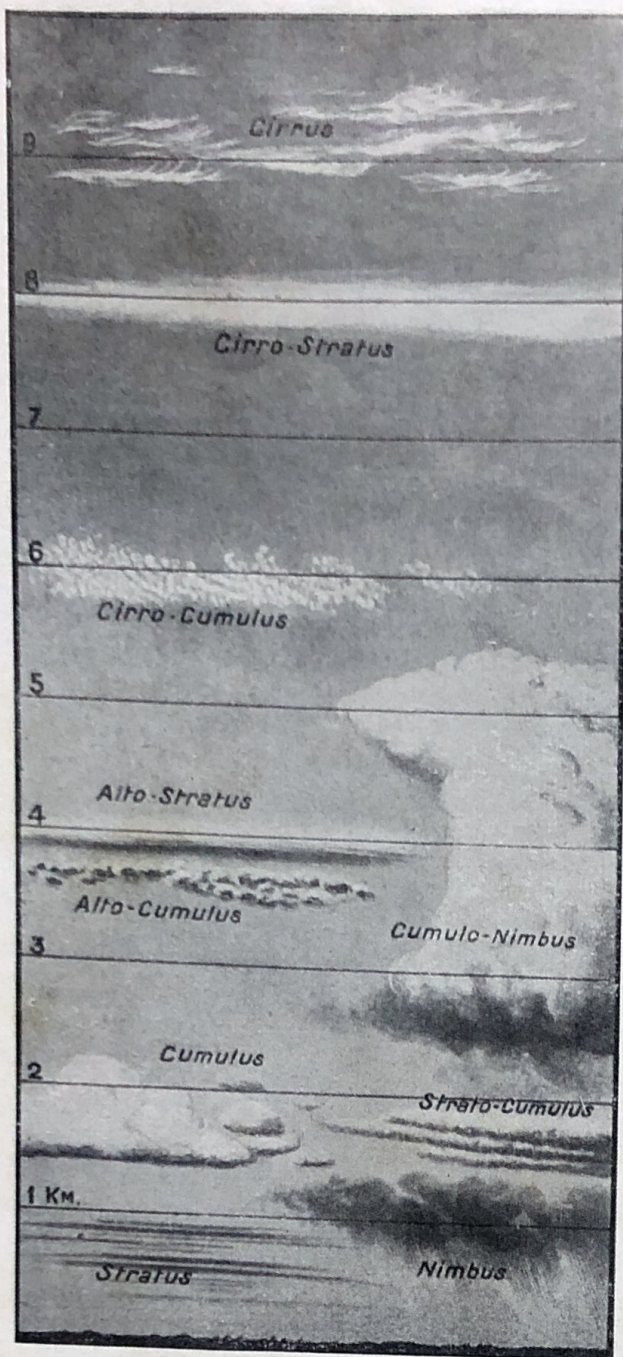



FIG. 2 - FORMA E STRATIFICAZIONE DELLE NUBI NEI PRIMI DIECI CHILOMETRI DELL'ATMOSFERA (BERGET).

tri, provandoci appunto quella pressione che è detta di *una atmosfera*.

Fu calcolato che il peso esercitato dall'atmosfera è di oltre un chilogrammo per centimetro qnadrato; il peso totale dell'atmosfera è di circa cinque quatrilioni di tonnellate, e ciascuno di noi sopporta tranquillamente alla superficie complessiva del suo corpo il peso di parecchie migliaia di chilogrammi d'aria; ma, come i pesci estratti dai fondi marini scoppiano per la differenza della pressione alla quale erano abituate le loro parti interne, così pure l'uomo, quando si solleva coi palloni, aeroplani, o simili oltre i 10.000 metri nell'atmosfera, dove la pressione và naturalmente diminuendo, sente un disagio grandissimo, sino a che il sangue, non più sottoposto alla grande pressione atmosferica esistente alla superficie terrestre, fuoresce da alcune parti più delicate del corpo (orecchi, naso).

Quanto alla costituzione, l'aria, malgrado la sua apparente semplicità, quasi immaterialità, è formata da una specie di miscuglio di parecchi elementi assai importanti, specialmente Azoto (quasi il 78 %) ed Ossigeno (oltre il 21 %), un po' di anidride carbonica, di Argon, di Ozono, una quantità variabile di vapor acqueo ed altri elementi meno importanti.

Ora, mentre Azoto ed Ossigeno sono i costituenti essenziali dell'Aria, il vapor acqueo, che vi appare in quantità tanto variabili, sia nel tempo sia nello spazio, donde viene? Da ogni regione evaporante. Anzitutto, come fenomeno generale grandioso, da quelle gigantesche riserve d'acqua, da quegli immensi evaporatori naturali che sono gli Oceani, specialmente delle regioni calde, donde si innalzano annualmente parecchie centinaia di migliaia (quasi mezzo milione, su tutta la Terra) di chilometri cubi di acqua evaporata; materiale acqueo che, specialmente per mezzo di quei grandi distributori che sono le correnti atmosferiche, va poi a cadere in gran parte (oltre centomila chilometri cubi) sopra i Continenti, che rappresentano quindi i giganteschi condensatori del vapor acqueo atmosferico.

Però, oltre a questa grandiosa, generale, continua aspirazione oceanica equatoriale-tropicale, l'acqua evapora naturalmente anche da tutte le regioni acquee od anche solo umide della superficie terrestre, in maggiore o minor quantità secondo la posizione, la forma, la costituzione del terreno, la ventilazione, le stagioni, le ore del giorno, ecc. ecc.

Orbene, mentre questo vapor acqueo riesce invisibile fin che è in piccola quantità, od anche abbondante ma in aria calda, quando esso invece aumenta di quantità, oppure l'aria si raffredda per qualche causa (come sarebbe il suo innalzarsi, perchè spinta contro una montagna, l'arrivo di qualche corrente fredda, una variazione climatica, ecc.), si giunge alla così detta saturazione, oltre la quale il vapor acqueo non può più rimanere in tale stato fisico, ma deve condensarsi in miriadi

FIG. 3 - ALTO-CUMULI (VISTI DALLA VETTA DEL CALCANTE ALLE 15,30 DEL 25 NOVEMBRE 1925).

di punti — le così dette goccioline — tanto più se è favorito dal pulviscolo atmosferico i cui minuti elementi possono costituire (come pure forse i così detti ioni) miriadi di punti d'attrazione e di condensazione; ed è allora che queste infinite goccioline d' acqua natanti nell' aria appaiono a noi come nubi.

Questa nuvolosità non è solo variabilissima da momento a momento, (secondo lo stato suo di condensazione, secondo lo spirar dei venti, ecc.) ma si presenta anche ad altezze molto diverse nell'atmosfera.

Veramente l' uomo non conosce molto, in modo diretto, ciò che si trova nell'altissima atmosfera (la cosidetta *Stratosfera* sopra gli 11.000 metri), giacchè coi velivoli si è innalzato solo a circa 12.000 metri; ma tuttavia ha lanciato palloni-sonda con strumenti registratori sin verso i 40.000 m., constatandovi

(*fot. G. Brocherel*)

FIG. 4 - LA CONTESA DEL VENTO.

così temperature anche di — 80°, — 90°, pressioni ridotte a pochi millimetri, correnti ascendenti quasi nulle, riduzione della quantità relativa di ossigeno e scomparsa del vapor acqueo; per cui a tali grandi altezze manca completamente ogni nebulosità.

Ma quando si scende sotto gli 11.000 metri, ecco già comparire un po' di vapor acqueo, che, viceversa, data la bassissima temperatura che regna in quelle regioni, si presenta generalmente ridotto ad aghettini di ghiaccio cristallino, che, per speciali fenomeni ottici, producono non di rado magnifici aloni solari o lunari e appaiono al nostro occhio come lontane altissime strisciole o zonule filamentose, più o meno sottili e biancastre, paragonate da alcuni a code di gatto, e denominate *Cirri* dai meteorologi.

Discendiamo un po' più in basso, sotto gli 8000 metri, cioè verso i 7000-6000 metri e vediamo che talora dette zone nebulosiche bianchicce si accumulano nei così detti *Cirro-cumuli*, fioccosi, formanti una specie di « cielo montonato », quasi una materializzazione vaporosa delle onde atmosferiche (fig. 2).

Più in basso ancora entriamo veramente nella zona atmosferica (la cosidetta *Troposfera*) agitata e ricca di vapori di origine sia lontana sia anche di evaporazione locale, condensantisi spesso in grandi accumuli nuvolosi, detti appunto *Cumuli*, a contorni rotondeggianti, biancheggianti, fioccosi, quasi « balle di cotone », in lento o rapido movimento, in modo da rincorrersi o allontanarsi, addensarsi o rievaporare in continue alterne vicende, con complessivo accrescimento, lungo il corso della giornata, ma spesso poi diminuendo ed anche scomparendo verso sera. Costituiscono un curioso spettacolo abbastanza gradevole, tanto più che generalmente esso è quasi segno di bel tempo; salvo che questi accumuli nebulosi vengano stracciati, frammentati dal vento, costituendo così i *Fracto-cumuli*, spesso invece forieri di cattivo tempo.

Questa importante zona nebulare dei Cumuli è molto potente, giacchè, pur prevalendo verso i 2000-3000 metri, si estende talora anche in alto sin quasi a 6000 ed in basso sin verso i 1500 m.

Inoltre essa è alquanto variabile, trasformandosi, specialmente verso i 4000-5000 metri, dal tipico cumulo talvolta nei cosidetti *Alto cumuli* (fig. 3 e 8) che appaiono come una specie di « cielo pomellato » non di rado prodromo di tempesta: talora invece in estese zonule o *Altostrati* formanti quasi veli suborizzontali e costituenti il cosidetto « cielo coperto » che origina spesso speciali corone attorno al disco del Sole e della Luna. Più in basso invece, verso i 3000-1500 metri, i cumuli possono apparire serrati, più o meno stratificati in fasce o strisce fra loro subparallele, donde il nome dato loro di *Strato-cumuli* (fig. 2).

Ma se in questa grande zona di accumulazione del vapore acqueo nell'atmosfera, esso, per qualche causa (come sarebbe l'aggiunta portata da correnti atmosferiche provenienti anche da lontano, l'abbassamento della temperatura, ecc.) viene ad addensarsi maggiormente, allora cominciano a formarsi giganteschi accumuli nuvolosi, i cosidetti *Cumuli-Nembi* ancora bianco-grigiastri nell'alto (cioè verso i 4000-2000 metri), poi sempre più brunastri per maggior addensamento verso il basso (specialmente tra i 2000 ed i 1500 metri), finchè spesso, per ulteriore appesantimento della massa nuvolosa, le nubi più cariche e basse si risolvono in pioggia ed anche in grandi-

(*fot. M. Prandi, 1925*)

FIG. 5 - LA COSTIERA DEI PÉTÉRETS NELLA NEBBIA (VISTA DAL RIFUGIO TORINO).

ne; sono quindi spesso vere nubi di tempesta o temporalesche.

Oppure queste nuvole basse si dispongono quasi in bande o zone piatte, quasi a *Strati* (come infatti alcuni le denominano) disposti a varia, anche poca, altezza, costituendo il così detto « tempo grigio o coperto » (fig. 2).

Questi diversi, piuttosto notevoli, addensamenti del vapor acqueo osservansi specialmente verso il basso, tra i 1500 ed i 1000 od 800 metri circa di altezza, costituendo allora una zona abbastanza caratteristica di veri *Nembi,* cioè di nubi dense, grigio-scure, che sempre più riunendosi, accumulandosi, addensandosi ed abbassandosi nella nota forma opprimente ed inquietante del così detto « cattivo tempo », finiscono poi quasi sempre per risolversi in piogge anche torrenziali, in temporali e simili precipitazioni acquee, ripetentisi generalmente più volte nello spazio di una ora o due; quando pure non continua il cattivo tempo noiosamente per tutta la giornata od anche — in primavera ed autunno — per più giorni.

Sovente invece lo sfogo piovoso, liberando l'atmosfera da una sovrabbondanza di vapore acqueo, permette al sole di risplendere dopo una buona piovuta; oppure si hanno, anche per settimane di seguito, alternanze di giornate belle e di altre piovose perchè l'intensa evaporazione verificatasi durante un giorno soleggiato sovraccarica tanto l'atmosfera che il giorno dopo si presenta piovigginoso. Fatti questi, e tanti altri analoghi, i quali ci indicano la frequente localizzazione dei fenomeni meteorologici, quando non vi sono grandiose ondate di vento che spazzino l'atmosfera.

FIG. 7 - FORMAZIONE DELLA PIOGGIA TEMPORALESCA ATTORNO AL MONTE ROSA (DA UNO SCHIZZO DAL VERO DI LEONARDO DA VINCI).

FIG. 6 - CIRRI O CODE DI GATTO TRASCINATE DAL VENTO NELL'ALTA ATMOSFERA (BERGET).

Quando infine la nebulosità dell' atmosfera è tanto bassa da costituire quasi un velo più o meno denso, più o meno spesso, sin sulla superficie terrestre, abbiamo le noiose *nebbie* che ci immergono in un bagno di umidità togliendoci anche fastidiosamente la visione dell'ambiente. Questa nebbia si forma spesso localmente nelle ore mattinali, appunto per condensazione del vapor acqueo presso il suolo raffreddatosi durante la notte; ma bene spesso parte del vapor acqueo si deposita sul suolo o sulle piante, originando le così dette precipitazioni occulte, ossia la *rugiada* o la *brina,* se la temperatura è sufficientemente bassa. La nebbia poi è generalmente poco alta sul suolo e ne possono emergere anche i semplici campanili od i rilievi poco accentuati, permettendo così a chi è un po' altolocato di godersi anche il bel sole e lo spettacolo curioso di sovrastare ad un

(*fot. G. Brocherel*)

FIG. 8 - ALTO CUMULI.

mare di nebbia senza nemmeno salire in aeroplano. È questa una nebbia che si dissolve generalmente qualche ora dopo il levar del sole, donde il proverbio di *nebbia bassa buon tempo lascia*. Ma guai se veniamo a citare i proverbi meteorologici! Ci sarebbe da scriverne volumi e spesso solo di importanza locale.

Una speciale nebbia è quella che vediamo innalzarsi dal terreno un po' umido in certe ore calde della giornata; è il fenomeno della evaporazione visibile ad occhio, la così detta *terra che fuma*, che ci prepara nebulosità ed anche pioggia per la sera o l'indomani, se il vento non riesce a spazzare via questo notevole accumulo di vapor acqueo di origine semplicemente locale.

Però tutte queste distinzioni nella nebulosità atmosferica in realtà presentano infinite variazioni, insensibili passaggi, continui mutamenti anche in brevissimo tempo; per cui benespesso all'atto pratico si rimane indecisi a quale categoria debbano riferirsi certe forme di nuvole, tanto più che talvolta esse cangiano d'aspetto mentre si stanno osservando.

Anche la loro altezza riesce spesso di incerta determinazione; al riguardo si nota che i diversi tipi di nuvole sovraccennati in generale — e si comprende facilmente il perchè... termico — sono più alte d'estate che d'inverno, nelle regioni tropicali che nelle fredde.

Ma se si considerano dette variazioni di forma e relative difficoltà di classificazione delle nebulosità sopra le pianure, quando poi si sale in montagna ivi il contrasto orografico, l'infilata delle valli, il rialzarsi delle catene, la condensazione prodotta dalle alte cime o dai ghiacciai, le forti variazioni termometriche e barometriche non solo stagionali, ma nella stessa giornata, influiscono talmente sulla formazione e sformazione delle nuvole, sul loro andamento, sulla loro altezza, ecc., che le regole dianzi accennate perdono assai di valore.

Viceversa le nebulosità vi aumentano di bellezza, di varietà, di contrasti, di rapidi cangiamenti, di speciali burrasche; e, mentre sovente tali variazioni formano la preoccupazione tormentosa dell'alpinista, costituiscono spesso un vero godimento per l'occhio di chi le osserva senza preoccupazione.

Oh i bei momenti passati, riposando sopra una cima montuosa dopo lunga e faticosa sa-

(*fot. M. Prandi, 1925*)

FIG. 9 - CUMULI-NEMBI, IN VALTOURNANCHE, SALENDO ALLA FINESTRA DI CIAN.

(*fot. E. Santi*)

FIG. 10 - STRATO-CUMULI SOPRA LA ROGNOSA DI SESTRIÈRES E IL ROC DEL BOUCHER.

(fot. G. Brocherel)

FIG. 11 - FRACTO-CUMULI VISTI DAL PIZ GALLINA A N. DEL PASSO DI NUFENEN (ALTA V. DEL RODANO).

lita (dopo appagati occhio e mente nell'osservazione dell' interessante panorama... terrestre), nel contemplare il formarsi delle nubi, il loro rincorrersi lento o tumultuoso, il loro addensarsi o diradarsi, le loro disposizioni spesso in due piani con diversa forma, diverso andamento, ecc.!

Ecco le *nubi di vetta* (fig. 1 ) che formano spesso quasi una cintura o fascia, od un cappello sulle cime più elevate, facendole talora rassomiglianti a fumanti vulcani (spesso, per es. il Monviso, *fuma la pipa*); oppure pel vento lassù dominante queste nubi di vetta diventano *nubi a bandiera*.

Ecco, libera, isolata nel cielo, la così detta *contessa del vento* o cumulo semplice, isolato (fig. 4), gigantesca balena dell'oceano atmosferico, immensa aereonave di vapor acqueo, che viaggia solitaria spinta dal ven-

(fot. G. Brocherel)

FIG. 12 - NEMBI BURRASCOSI IN ELABORAZIONE DI UN TEMPORALE.

(fot. V. Sella)

FIG. 13 - CRESTA DEL CIMON DELLA PALA (DOLOMITI DI PRIMIERO).

to che la trasforma continuamente, spesso riducendola poi a brandelli che svaniscono al sole, se pure non s'addensa, cresce e si trasforma in nembo.

Ecco le nuvolette mattinali, le così dette *poste del vento*, che formansi per l'innalzarsi delle correnti aeree giungenti dal piano verso le vicine montagne per cui si condensa il loro vapore acqueo sino a costituire estese nebbie riempienti le valli (fig. 5) o addensantisi in alto fin verso il meriggio in forma di grosse nuvolaglie che sciolgonsi poi talvolta in piogge torrenziali, dopo di che riappare ancora sovente il desiderato sole; fenomeno che ripetesi talora quasi identico per settimane di seguito.

Quel genio universale che fu Leonardo non mancò di osservare anche questo interessante fenomeno meteorologico, schizzettandolo meravigliosamente in un tipico panorama (fig. 7) che si credette fosse stato eseguito da un punto molto alto di montagna, dal Mombaso, ma che invece fu preso dalle Colline di S. Cristina presso Borgomanero. Vi si vedono in basso, al primo piano, la regione pianeggiante di Borgomanero e quelle circostanti collinose di Maggiora, ecc., senza nuvole: in alto si delinea gigantesca, soleggiata, tutta la splendida cresta del Monte Rosa dal Lyskamm al Nordend ed al Pizzo Bianco digradante nel M. Tagliaferro; in mezzo del panorama si sviluppa, suborizzontale, la zona burrascosa, densamente nuvolosa e ondosa verso l'alto, mentre

FIG. 14 - LAMPO RAMIFICATO FRA NUBI TEMPORALESCHE (BERGET).

(fot. G. Brocherel)

FG. 15 - NEBBIA SU AOSTA, VISTA DA CHARVENSOD.

glie, che diventano più scure e minacciose, si giunge alla formazione dei *Cumulo-Nembi* o veri *Nembi* burrascosi (fig. 12), coi quali scoppiano generalmente i temporali di montagna, belli e terribili nella loro potenza, coi loro scrosci agitati da violente raffiche, colle loro folgorazioni (fig. 14) guizzanti e tonanti, con tutta quella grandiosità immensa, quasi terrificante, davanti alla quale l'uomo si sente piccino, impotente, sgominato. Sfogatosi il fenomeno temporalesco colle sue varie riprese, in complesso sempre un po' meno impetuose, può ritornare il sereno nel tardo pomeriggio; ma rimane spesso invece una *nebbiosità* quasi generale che avvolge le montagne come in una specie di vaporosa bambagia (fig. 5) che permane talora anche nel seguente mattino.

Nella mattinata invece vediamo più di frequente, che dagli umidi fondi valle si vanno lentamente formando ed anche elevando *mari di nebbie* (fig. 15) quasi bassi cumuli che possono scomparire col sorgere del Sole che li dissolve, ma che per azione del vento possono anche con esso risalire le valli montane, estendersi, sollevarsi, accrescersi, addensarsi in svariati cumuli fin anche a convertirsi in *Nembi temporaleschi*, compiendosi in tal modo una vera circolazione del vapor acqueo nel giro di poche ore.

Così si forma, e riforma di continuo, attraverso una breve, tenue, vaporosa vita aerea, il grande elemento dilavatore, corroditore ed incisore delle montagne.

**FEDERICO SACCO.**

che verso il basso essa lascia cadere abbondante pioggia. Non si potrebbe più chiaramente e sinteticamente delineare, dal vero, l'interessante fenomeno! (1).

Nelle giornate semiserene vediamo talora comparire in alto in alto i bianchi, tenui *Cirri*, ora regolarmente lineari, ora frastagliati, irti, foggiati a *coda di gatto* (fig. 6) sotto la spinta di forti venti superiori, ora invece un po' addensati in svariate forme di *Cirro-cumuli* o più spesso in *Alto cumuli* (fig. 3 e 8) ondati, sfrangiati, pomellati, a pecorelle, ecc., che generalmente accennano ad un cambiamento di tempo, piuttosto verso il brutto.

In questo caso si addensano abbassandosi le nubi, costituendo *Cumuli* svariatissimi, ora fioccosi o mammati, *Cumuli-Nembi* (fig. 9), ora stratificati, *Alto strati, Strato-cumuli*, ecc. (fig. 10), spesso rotti irregolarmente dalle correnti aeree un po' turbinose, formando *Fracto-cumuli* (fig. 11). Dopo di che spesso, sempre più addensandosi ed abbassandosi le nuvola-

(1) Questo prezioso disegno dal vero, schizzettato da Leonardo da Vinci verso il 1511, è conservato nella Biblioteca del Castello di Windsor.

(fot. R. Air Force Officiel, Copyright)

L'OSPEDALE ITALIANO «B. MUSSOLINI», AD ALESSANDRIA D'EGITTO.

*OPERE ITALIANE ALL'ESTERO*

# L'OSPEDALE «BENITO MUSSOLINI» DI ALESSANDRIA D'EGITTO

La colonia italiana di Alessandria d'Egitto è giustamente fiera e orgogliosa del suo ospedale, che di anno in anno si è sempre più ingrandito con nuove costruzioni e abbellito con vari lavori di giardinaggio bene armonizzati coi nuovi ambienti. Nell'atrio d'ingresso dell'ospedale, ove due lapidi ricordano i nomi dei fondatori dell'istituto, italiani e non, e quelli di coloro che contribuirono per l'acquisto del radio, di cui l'ospedale è riccamente dotato, una semplice lastra di marmo bianco reca, scolpita in lettere d'oro, questa scritta significativa: *Per virtù dell'intera Colonia questo ospedale sorse, Console Guglielmo Vivaldi, architetto Alessandro Loria 25 luglio 1923*.

Fu infatti il Console Vivaldi che prese specialmente a cuore l'idea dell'erigendo ospedale, pel quale già dieci anni prima l'allora Console d'Italia conte Naselli aveva bandito tra gli ingegneri italiani residenti in Egitto un Concorso che fu vinto dall'architetto A. Loria, il cui progetto venne approvato a Roma dalla Direzione generale della Sanità Pubblica. A lui si unì l'agronomo orticoltore dottor Carlo Sierra per le opere di giardinaggio.

La posa della prima pietra sul terreno donato dalla Società italiana di Beneficenza ebbe luogo il 22 maggio 1921 e l'inaugurazione il 25 luglio 1923 alla presenza dell'on. Paulucci espressamente inviato dal Patrio Governo.

Il successo del nuovo Ospedale si delineò sicuro sin dai primi anni non solo per la felice disposizione dei suoi eleganti padiglioni, riuniti da una bella galleria centrale, ma soprattutto per la abilità dei suoi medici e chirurghi, eletti per concorso in Italia presso le Cliniche delle più importanti Università. Si può dire che l'istituto non ebbe mai un bilancio passivo, data l'affluenza nelle classi

più distinte (prima di lusso, prima e seconda classe) di un cospicuo numero di ammalati appartenenti alla colonia cosmopolita d' Egitto.

Entrando in questo ospedale, il visitatore non prova quella impressione di tristezza e di melanconia, che di solito inspirano consimili locali: dovunque padiglioni ampi, arieggiati, luminosi, dovunque regna un senso di quiete e di serenità, e l'occhio si riposa volentieri sul verde dei prati, dai quali si ergono ombrose piante.

Le suore dell'ordine della Nigrizia hanno fatto sino dai primi giorni eccellente prova: oggi sono una trentina, essendo dal 1923 raddoppiato il loro numero.

È specialmente in questo ultimo triennio che l'ospedale ha subito trasformazioni e ingrandimenti notevoli: il 16 marzo di questo anno fu inaugurata una graziosa cappella-oratorio, costruita col fondo ricavato da speciali sottoscrizioni, con annessa abitazione delle suore. Il grandioso giardino che si distende in terreno sopraelevato, a tergo dell'ospedale, è ormai in piena vegetazione. Sono stati di recente costruiti gli alloggi pei Medici in un nuovo piano sopra il Padiglione della Maternità, dal cui tetto si erge una graziosa torretta con orologio; dalla sommità di questa si gode un magnifico panorama. In fondo al nuovo giardino è sorto un padiglione isolato per le malattie cutanee. Si è ampliato l'istituto di Terapia fisica, che ora comprende la Roëntgenterapia, la Radiumterapia, la Radiodiagnostica e l'Elettroterapia; si è ingrandita la cucina, bene attrezzata e degna di un grande Albergo; sono stati costruiti i refettori del personale subalterno. A sinistra del giardino nuovo trovasi un'importante officina ortopedica che ormai riceve ordinazioni da tutto l'Egitto. Vi è un modernissimo Gabinetto di ricerche cliniche ed una larghissima dotazione di apparecchi e istrumenti chirurgici e scientifici. È da notarsi infine, ad onore dei vari consigli direttivi dell'ospedale, che è stata sempre favorita la industria nazionale: dai più umili oggetti ai più delicati strumenti, ogni cosa è di produzione italiana.

Un po' di statistica dimostrerà facilmente quanto sia intenso il lavoro dell' ospedale. Nel 1929 le giornate di degenza furono precisamente 44.347, e gli ambulatori esterni, che hanno nell'ospedale un accesso speciale, hanno segnato nello stesso anno un grande aumento nel numero delle prestazioni le quali raggiunsero la cifra di 10.917. I letti nelle singole classi sono a tutt'oggi duecento, e numerosi sono i donatori che, con una oblazione di 50 lire egiziane, si procurano il diritto di avere il loro nome o quello di un loro caro defunto segnato a capo di un letto, su di una piastrina smaltata. I padiglioni sono costruiti su piloni alti due metri da terra, cosicchè in caso di epidemie potranno crearsi sollecitamente nuove ampie corsie, congiungendo i piloni stessi con pareti a tavolato.

L'ospedale Benito Mussolini è visitato continuamente da notabilità in viaggio per l'Egitto, e tra i nomi illustri basterà citare quello del nostro amato Principe Ereditario. I partecipanti alle crociere navali, gli ufficiali di marina e i cadetti delle navi scuola qui di passaggio, non mancano di visitare questa simpatica istituzione, che tanto contribuisce al prestigio del nome italiano all'estero.

**Dott. CARLO SIERRA.**

(fot. G. Manea, Rocchette)

TROTE A FIOR D'ACQUA, NELL'ASTICO PITTORESCO.

*BELLEZZE E PRODOTTI DELL'ALTO VICENTINO*

# L'ASTICO E LE SUE TROTE

La valle dell'Astico è la più grande e sviluppata tra le vallate vicentine, raggiungendo, con la sua testata, gli assi alpini. L'Astico trae infatti le proprie origini dal Monte di Laste Basse e precisamente tra Laste Basse, Nosellari e San Sebastiano, che sono le ultime diramazioni del massiccio alpino dello Scampia, il quale divide l'Adige dal Brenta. Per la forza erosiva delle sue acque impetuose, l'Astico ha in taluni punti, come a Meda, il letto incassato a notevoli profondità, che raggiungono anche 75 metri. Scorre tra gli sproni aspri delle rocce calcaree giuresi o fra i depositi del grande ghiacciaio che all'epoca quaternaria occupava tutta la valle, o si insinua fra le rocce basaltiche di Caltrano, Chiuppano, fino a Calvene e, dopo Lugo, sbocca nella pianura aperta, avendo così percorso circa una quarantina di chilometri.

Giovanni da Schio, nel suo « Dizionario Vicentino », attribuisce al nome *Astico,* o meglio *Astego,* una origine celtica, ma non ne dà alcuna dimostrazione; lo storico vicentino Dal Pozzo, invece, crede che lo stesso nome derivi da quello dei monti da cui l'Astico scaturisce: i monti de l'Aste Basse; altri ancora si riferisce alla denominazione *Astacus* di un genere di crostacei, di cui una specie (l'*Astacus pallipes* o *torrentium*) era molto frequente, prima della peste astacina, nelle acque di quel fiume.

Sta di fatto che presso un altro storico vicentino, il Macca, troviamo questo fiume citato sotto il nome di *Astaco,* in documenti del VII secolo.

Comunque il Molon rileva che nessun scritto antico dell'epoca romana ricorda il nome di *Astego,* denominazione rimasta solo nella lingua volgare, mentre nella lingua scritta uffi-

(*fot. G. Manea*)
L'ASTICO NEI DINTORNI DI VELO.

ciale dell'epoca medioevale non comparisce che nel 976, ma con la variazione *Asticum*.

Nella lingua ufficiale dell'epoca romana e nella « carta peutingeriana », poi, l'Astico viene chiamato *Medoacus minor*, per distinguerlo dal Brenta che era detto *Medoacus major*.

Ma, lasciando da parte queste tenzoni filologiche che poco interessano il nostro tema, si può invece asserire che l'Astico ha avuto azione prevalente nella formazione di buona parte della pianura vicentina, alla quale ha impresso, con le sue alluvioni e col suo divagare incomposto, le caratteristiche morfologiche e produttive che essa tuttora conserva.

Nell'epoca quaternaria le acque, non contenute in un vero e proprio letto, scorrevano disordinatamente per la pianura vicentina deponendo dovunque potenti strati alluvionali di sabbie e di ghiaie, e minacciando perfino la città di Vicenza. Fu Can Grande della Scala che la difese con la costruzione, a Montecchio Precalcino, dei così detti *Murazzi Scaligeri*, i quali costrinsero il corso del fiume a volgere a oriente verso Sandrigo, fino a Poianella, ove si inalveò nel Tésina, fiume in cui l'Astico spegne il proprio nome.

**Aspetti della regione dell'Astico.**

Rocchette, la graziosa borgata nota ovunque per il suo stabilimento di filatura e tessitura della lana, che è uno dei più grandi d'Italia, sta al limitare della Valle dell'Astico, proprio là ove questo fa d'occhio alla pianura, dopo essere passato tra le profonde forre di Meda.

Di lì parte l'ardita cremagliera per l'Altipiano di Asiago, che, appena abbandonata la stazione ferroviaria, dopo una breve galleria sotto il Monte dell'Obelisco, attraversa il ponte sull'Astico. Quante granate sprecarono inutilmente gli Austriaci contro quest'opera ardita che varca l'abisso con una travata metallica lunga 92 metri, appoggiata al grande viadotto a tre arcate!

Una granata finì invece per bucare di netto alla base, da banda a banda, la grande ciminiera dello stabilimento superiore del Lanificio Rossi. Ma anch'essa rimase ritta, gigantesco ago che la granata sembrava aver fornito di una enorme cruna.

La ferrovia, giunta pressochè a metà del costone del Monte Paù, svolta a destra e, dopo esser passata, con gallerie elicoidali, sotto alle serpentine della strada provinciale del Costo, si addentra per la Val Canaglia sotto lo sguardo arcigno del Cengio, e, passando per Campiello, Treschè, Cesuna, Canove, rimonta sull'Altipiano dei Sette Comuni, ove si snoda fra quei morbidi pascoli per giungere al capoluogo, Asiago, la cittadina martire ora meravigliosamente risorta — dopo lo strazio patito — bella pulita, signorile: centro di escursioni importanti per la visita ai sanguinosi campi di combattimento della grande guerra suscitatori di palpitanti ricordi; mèta invernale frequentatissima per ogni sorta di sport della neve; incantevole soggiorno climatioc per l'estate; plaga preferita dai cacciatori per la sua pregevole fauna alpina.

Il Cengio, ove si affermò nella grande guerra l'eroismo dei nostri granatieri, che arginarono col loro sangue la calata degli Austriaci verso l'agognata pianura vicentina, domina imperioso a oriente, con le sue sinistre pietraie, l'imbocco della Valle dell'Astico; così come a ponente signoreggia col suo caratteristico « occhio » il massiccio del Pria Forà.

A proposito di questo, che col grande foro naturale nella rupe offre uno dei fenomeni naturali più interessanti della regione, v'è

da ricordare che a' suoi piedi si stendono i paesini graziosi di Velo d'Astico e di Seghe di Velo, luoghi ben noti agli Italiani grazie alla penna di Antonio Fogazzaro. Fu quivi infatti che lo scrittore soggiornò di frequente, dapprima nella Villa Valmarana, poi nella sua « Montanina », nelle quali ideò e compose i suoi migliori romanzi e donde uscirono *Daniele Cortis* e *Leila*, che immortalarono quei siti.

L'Astico riceve a Seghe di Velo il suo affluente principale, il Pòsina, che, scendendo dall'intaglio pauroso degli Stancari e adducendo nel suo letto le acque della Gusella e del Rio Freddo, che esso riceve più sopra, alimenta ai piedi di Arsiero la grandiosa cartiera Rossi, che, fondata nel 1872 e distrutta completamente dalla guerra, è pienamente risorta.

Arsiero, cui fa capo la linea economica che da Schio, passando per Rocchette, conduce per la Valle d'Astico, si adagia ai piedi del Caviolo e del Monte Cimone, gli ultimi baluardi a mezzodì dell'Altipiano di Tonezza, nomi che sanno la gloria dei nostri superbi alpini.

(*fot. G. Manea*)

DINTORNI DI ROCCHETTE.
L'ASTICO PITTORESCO A VOLO D'UCCELLO.

**L'alta Valle dell'Astico.**

Volgendo a nord, la Valle dell'Astico, dopo Arsiero, riceve come affluente l'Assa, un torrente che, prendendo le mosse a levante dell'Altipiano di Lavarone, incide con la sua valle profonda il territorio dei Sette Comuni e ne convoglia le acque nell'Astico, sboccando in esso a Pedescala.

Da questo paese si inerpica a ripetuti zigzag la carrozzabile che, per Castelletto, Rozzo e Roana, mette ad Asiago, mentre sulla parete opposta della Valle d'Astico si incide con le sue estenuanti risvolte l'ardita carrozzabile, che sbocca sull'Altipiano di Tonezza; percorrendola si ha in più punti l'impressione di trovarsi sospesi nel vuoto.

Poco prima di Lastebasse, la Civetta, un torrente che scende da Fiorentini, precipita nell'Astico con una serie di cascate fragorose, che piombano nel vortice fra scintillii iridescenti e candide spume, mentre dall'Altipiano di Lavarone l'Astico riceve a oriente le acque della Valle Torra e di Retorto.

Più avanti la vallata dell'Astico si restringe ancora, e poco oltre l'antico confine si snoda attraverso i massi della frana, che, staccatasi millenni or sono dalla scoscesa parete orientale della montagna, è precipitata nel fondo valle, quasi ostruendola con i suoi macigni immani.

Questo fenomeno è simile, ma in proporzioni minori, alla frana o « slavini » di Marco in Val Lagarina, ricordata da Dante.

In Contrada Busatti, poco sopra l'abitato di Lastebasse, si ergeva una volta il palo di confine fasciato di nero e giallo. È curiosa la vicenda di una famiglia del luogo, che possedeva l'abitazione al di qua del confine e la stalla in Austria! Ebbene, nel 1915, mentre durava ancora la neutralità, occorsero delle lunghe e laboriose trattative diplomatiche perchè quei disgraziati coloni potessero alimentare e curare il loro bestiame.

Proprio lì, in contrada Busatti, fu eretto dagli Austriaci un cippo di cemento sormontato da una sagoma di granata, che ricorda come appunto in questa località, il 2 maggio 1916, l'Arciduca Carlo Francesco Giuseppe, che pochi mesi dopo doveva salire al trono d'Austria Ungheria, « oltrepassò il confine italiano, quale comandante dell'Imperiale e Regio XX Corpo e si spinse sul ter-

ritorio nemico per una mezz'ora oltre i reticolati ».

Era il principio della famosa *Strafe-Expedition*. Come poi volsero gli avvenimenti della « spedizione punitiva » ognun sa e ricorda.

Proseguendo per la Valle dell'Astico, in quel di Lastebasse, dai pingui pascoli dell'Altipiano delle Vezzene, ove si prepara il tipico formaggio che corre il mondo col nome di « Asiago », si affacciano sul precipizio le bianche casette di Luserna, come lenzuola distese al sole, mentre poco lungi la montagna del Forte del Belvedere, l'occhio austriaco che ci diede in guerra tanto filo da torcere, presenta quella immane fenditura che fa pensare a un colpo d'accetta inferto da un titano.

Nello sfondo l'Altipiano di Lavarone, a destra, e quello di Folgarìa, a sinistra, chiudono la Valle dell'Astico, che ivi trova la sua prima scaturigine e che si presenta come un ruscello che la strada carrozzabile per Lavarone attraversa su di un piccolo ponte.

Tolte le industrie principali menzionate al principio di questo scritto, e quelle più modeste dei magli del ferro, le fabbriche della birra, e le segherie del legname, la economia della vallata è povera. L'agricoltura è misera, perchè scarsissimo è il terreno coltivabile, essendo la valle stretta e scoscesa. Davanti ad Arsiero questa si dilata alquanto ed ivi soltanto si sviluppano alcun poco la cerealicoltura e la viticoltura; ma più oltre non si vedono che magri prati o pascoli cespugliati, i quali dànno scarso vitto alle poche vaccine e capre, unica risorsa di quei montanari, che purtroppo devono ricercare nella emigrazione temporanea il loro più valido sostegno economico.

## Le trote dell'Astico.

Per essere esatti, v'è però ancora un'industria da citare: quella della pesca. Era una attività che minacciava di andare completamente perduta per due cagioni principali: la ingordigia e l'imprevidenza di coloro stessi che l'esercitavano, prima; gli avvenimenti ineluttabili della guerra, di poi.

Ma anche questa industria non solo è risorta, come vedremo subito, ma è destinata ad andare sempre più sviluppandosi ed a prendere un valore economico sempre maggiore; poichè essa è oggi retta e regolata da cànoni scientifici, e protetta da sagge ed opportune misure nell'esercizio.

Le acque della regione, è risaputo che erano sempre state note per la loro pescosità.

Però, tra i pesci che vivono spontaneamente nell'Astico l'importanza maggiore spettava senz'altro alla trota, al saporito salmonide dalle carni rosee e sode, che allieta le mense dei buongustai. Ebbene, era proprio di questo pesce che l'uso dei più illeciti mezzi di pesca in ogni epoca dell'anno, favorito dalla nessuna sorveglianza, aveva ridotta a mal partito la consistenza e determinata la particolare rarefazione.

Fu per tale ragione che nel 1894 il Comitato provinciale vicentino per la pesca e l'acquicoltura, costituitosi l'anno antecedente, iniziò le pratiche per l'impianto di un incubatorio per salmonidi, allo scopo di provvedere al conveniente ripopolamento delle acque pubbliche vicentine.

Fu scelto Velo d'Astico a sede dell'incubatorio, perchè ivi, nella classica Villa dei Conti di Velo, il Comitato ebbe cortese accoglienza, potendo disporre di un locale

(fot. G. Manea)

PESCA ALLA LENZA DELLA TROTA DELL'ASTICO.

(fot. G. Manea)

DINTORNI DI VELO D'ASTICO. - LAGHETTO PRODOTTO DA UNA FRANA 30 ANNI OR SONO. NELLO SFONDO SONO VISIBILI ARSIERO E IL GRUPPO DEL MONTE CIMONE.

a ponente del giardino della villa e profittare di una conduttura d'acqua che, scendendo dalle pendici del Pria Forà, serviva ad alimentare una vasca che abbellisce il magnifico giardino. Quell'acqua purissima e perenne, a temperatura pressochè costante, presentava tutte le caratteristiche più vantaggiose per un incubatorio da salmonidi.

Nella piccola stanzetta adibita a incubatorio furono installate sei cassette californiche Nietzche e due tavoli Zenck, avuti a prestito dalla regia Stazione di piscicoltura di Brescia.

Il 23 febbraio 1895 il Comitato procedeva alla prima semina. Delle 5000 trotelle, derivate dalle uova embrionate ricevute dalla Stazione di piscicoltura di Belluno, 3000 venivano immerse nell'Astico a Pedescala, 500 nel Canale della Cartiera Nodari a Lugo, e le rimanenti 1500 venivano seminate nel laghetto artificiale del parco della Villa Velo.

Il Comitato, validamente coadiuvato dall'agente di Casa Velo, aveva avuto il consenso dalla nobile proprietaria di condurre entro a quel magnifico bacino, nelle cui terse acque si riflette la imponente mole del Pria Forà, l'allevamento dei riproduttori, da cui ricavare poi, mediante la fecondazione artificiale, il materiale ittico necessario alle acque pubbliche non solo dell'Astico, ma di tutte le terre.

Ai primi di ottobre dello stesso anno i riproduttori vennero pescati nel lago e portati in una vasca accanto all'incubatorio, divisa in due scomparti, uno dei quali per i maschi l'altro per le femmine.

A mano a mano che questi riproduttori davano segno di essere idonei al loro còmpito venivano tratti dalla vasca e, con opportuno artifizio, messi in condizione di fecondare.

## Una parentesi per i profani.

Torna qui in acconcio di aprire una parentesi per dare qualche chiarimento sui metodi impiegati dall'ittiologia per la riproduzione delle specie di cui ci occupiamo.

Vale pertanto la pena di fare notare subito un fatto di primaria importanza; e cioè che mentre la fecondazione naturale ha una altissima percentuale di fallanze, quella artificiale raggiunge invece il 95 per cento di successo. Ecco un primo ed essenziale elemento che nella moltiplicazione dei pesci fa

(fot. G. Manea)

VELO D'ASTICO - PARTE POSTERIORE DEL LOCALE PER L'INCUBAZIONE DELLE TROTE.

preferire i processi artificiali a quelli naturali.

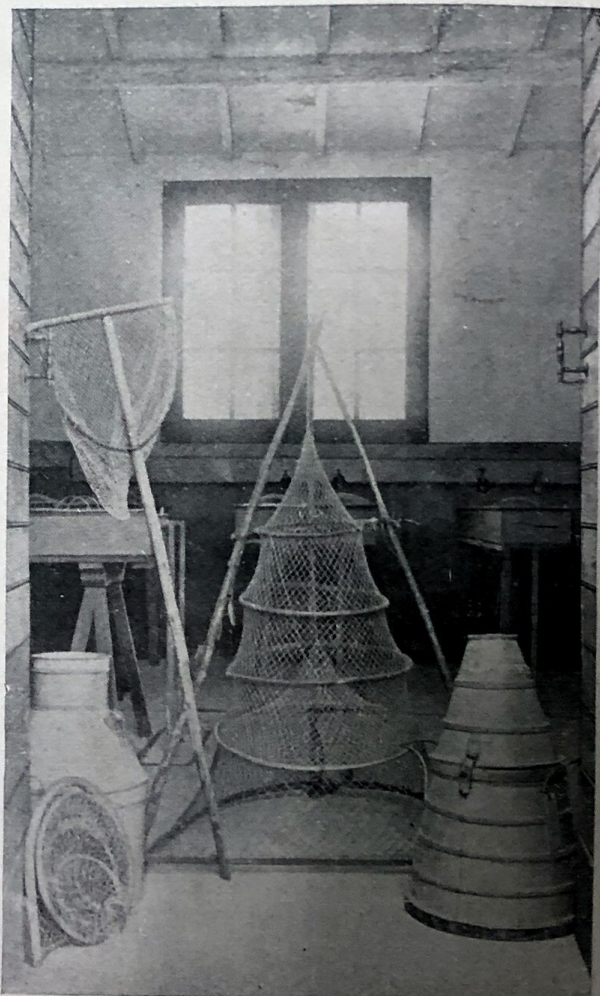
Ma quante uova dà una trota? Ciò dipende dall'età e dalla statura dell'animale; però in genere si può dire che in ogni individuo femmina di trota, ad ogni chilogrammo di peso corrispondano duemila uova, grosse come i semi di pisello e di color carnicino.

Dopo fecondate, le uova vengono deposte negli apparati incubatori, che altro non sono che cassettine di latta, con doppio fondo sospeso di rete metallica su cui poggiano le uova. L'acqua scende da un rubinetto su di un lato della cassettina e ne esce dall'altro, dopo di aver circolato attraverso la massa delle uova, che traggono da essa l'aria necessaria per la respirazione dell'embrione.

In un periodo successivo di 40-50 giorni le uova deposte negli apparati si schiudono e ne esce un pesciolino, o avannotto, lungo 15 millimetri, che porta sotto al ventre un sacchettino, detto vescicola ombelicale o tuorlo dell'uovo, che gli serve di alimento per i primi tempi di vita.

È da tener presente che l'acqua calda accelera lo sviluppo e che quella fredda lo rallenta. In ogni modo la temperatura non deve mai superare i 13° e possibilmente non andare di sotto dei 6°. I pesci che derivano da allevamenti a basse temperature sono preferibili a quelli allevati in acque a temperatura elevata, perchè riescono più sani e più forti.

In un periodo che varia dai 30 ai 40 giorni l'avannotto riassorbe il sacchettino del tuorlo e, assunta la forma vera e propria del pesce, incomincia a prendere il cibo dall'esterno.

Nelle operazioni di piscicoltura artificiale, è consigliabile di alimentare per qualche tempo i pesciolini prima di affidarli alle acque pubbliche, e ciò per irrobustirli. Il cibo che si dà loro, subito dopo l'assorbimento della vescicola, consta di sangue defibrinato, disseccato e ridotto in polvere, di tuorlo d'uovo di gallina cotto e grattugia-

(fot. G. Manea)

ATTREZZI PER LA PESCA DELLE TROTE E RECIPIENTI PER IL TRASPORTO DELLE PICCOLE PER LA SEMINA LUNGO I TORRENTI.

(*fot. G. Manea, Rocchette*)
VELO D'ASTICO - LAGHETTO IN VILLA CONTI DI VELO, PER L'ALLEVAMENTO DELLE TROTE.

to; o, meglio, di succo spremuto di milza di animale superiore.

Dopo qualche tempo di questa alimentazione artificiale, i pesciolini sono atti alla immissione nelle acque pubbliche, ove vengono trasportati a mezzo di speciali bidoni di latta, a forma di cono tronco, in cui possa essere introdotta l'aria, o con una piccola pompa o mediante gli scuotimenti del vaso durante il viaggio.

### La devastazione della guerra.

Le semine nell'Astico, seguirono ininterrottamente dal 1894 fino allo scoppio della guerra.

In tale periodo, la Villa dei Conti di Velo, come « La Montanina » di Antonio Fogazzaro, alla estremità nord del parco di Velo, per essere state alternativamente sede di Comandi dei due eserciti, furono bersaglio dei più furiosi cannoneggiamenti, e il parco, tutto solcato da trincee e da camminamenti, a pochi metri le une dagli altri, fu teatro della più brutale devastazione e della più profonda aratura da parte delle granate, che vi piovevano da ogni parte (1).

Dell'incubatorio per salmonidi tutto andò distrutto e disperso, e le acque dell'Astico furono ridotte alla completa sterilità ittica.

Il Comitato vicentino per la pesca, ripresa la propria attività subito dopo la guerra, si riaccinse alla costruzione di un nuovo incubatorio, e, assecondato dalla generosa concessione dei proprietari della Villa, fece sorgere, là dove esistevano le macerie di una lavanderia demolita dai bombardamenti, un bel locale che dal 1919 ha ripreso la propria funzione di incubatorio (2).

---

(1) Ora la «Montanina» risorgerà «come era» per ospitare l'*Opera Italiana Pro Oriente*, che unisce allo scopo altamente patriottico di diffondere la cultura e la lingua italiana nei paesi dell'Oriente, quello di riallacciare con essi i rapporti commerciali che già resero prosperose le nostre Repubbliche marinare.

Il 22 settembre 1929 ebbe luogo la cerimonia per l'insediamento dell'« Opera Italiana Pro Oriente » nella foresteria antistante la villa e all'uopo ricostruita.

E così la residenza estiva di Antonio Fogazzaro risorgerà dalle macerie nella sua veste primitiva, sui prati verdi di Velo, al cospetto dei colossi montani che la attorniano, fra il canto perenne dei ruscelli e il fruscio dei grandi castagni.

(2) È una sala ampia di metri 10 per 7, munita di quattro bifore che la rendono gaia e luminosa; e intorno intorno alle sue pareti corre il tubo dell'acqua, che, scendendo dal Pria Forà, dopo avere attraversato il cassone a quattro scomparti filtranti, cade dai rubinetti nelle sei coppie di tavoli incubatori Zenck e nelle otto cassette californiche.

(fot. G. Manea)

VELO D'ASTICO - ESTERNO DELL'INCUBATOIO DELLE TROTE.

Da allora le operazioni piscicultorie sono state rese sempre più intense, avendo concorso in larga misura anche il Governo Nazionale.

Si pensi che nell'incubatorio di Velo d'Astico furono generate a tutto oggi due milioni di uova di trota.

⁂

Per effetto delle numerose immissioni eseguite, l'Astico è tornato nella sua antica efficienza e la trota vi abbonda come nel periodo d'anteguerra. Nei piccoli gorghi smeraldini, fra i ciottoli del torrente, all'ombra dei cespugli che verdeggiano sulle rive, se c'indugiamo con l'amo munito di mosca artificiale o di lombrico, non abbiamo difficoltà a pigliare qualche bell' esemplare di trota, che largamente compensa della fatica e della pazienza esercitata nel rimontare le rive, a volte aspre, del fiume, poichè ci permette di allietare la mensa con un piatto di squisita finezza.

Ma il felice grado di pescosità attuale del fiume bisogna che venga conservato, con metodo e con energia, senza di che tutta una somma di sforzi e di sacrifici, fatti nell'interesse comune, andrebbero di nuovo ed inevitabilmente perduti.

È necessario che gli abusi siano rintuzzati e che l'opera dei bracconieri venga combattuta senza quartiere e senza tregua.

Il compito non è facile; ma la recente costituzione dei Consorzi provinciali di pesca, interverrà, di certo, efficacemente nel miglioramento ittico delle acque interne italiane.

Da esso il nostro Paese può attendersi benefici economici cospicui; e sarebbe inconsulto il trascurarli, come si è fatto da varî Governi che precedettero l'avvento Fascista, con deprecabile leggerezza e con la più strana incomprensione di un così notevole fattore della economia nazionale.

Oggi, questo pericolo di « non valutazione » non esiste più. Ed il tempo, gli studi dei volenterosi, le iniziative dei Consorzi, e soprattutto i saggi provvedimenti del Regime, restituiranno gradatamente al Paese un patrimonio di cui esso sembrava essersi scordato e spogliato.

**LUIGI MESCHINELLI.**

UN GHIOTTO INVITO: MAGNIFICO ESEMPLARE DI TROTA DELLA VAL D'ASTICO.

*UNA GENTILE CONSUETUDINE*

# Il 4° Concorso per le stazioni fiorite

Sulla Riviera Ligure, sui lidi di Toscana, sulle spiagge dell'Adriatico o sui litorali di Sicilia, come nelle vallate del Trentino e dell'Alto Adige e insomma dovunque la rete ferroviaria attraversi una zona consacrata al turismo e ai turisti diletta per i singolari incanti naturali o per i suggestivi richiami della storia e dell'arte, ivi le stazioni italiane appaiono leggiadre di tralci e sgargianti di corolle.

Ma è risaputo che le Ferrovie dello Stato già da anni provvedono, con quella larghezza di mezzi che il bilancio consente e con quello spirito di dignità nazionale che deriva dalla loro stessa funzione, ad allietare con le note multicolori e gentili dei fiori i *parterres* immediati degli scali dei viaggiatori.

Il concorso di cui parliamo qui non riguarda però la rete Statale, bensì quella delle Ferrovie della Nord-Milano.

E queste ferrovie appartengono a una società privata e costituiscono un'azienda industriale. Questo potrebbe far pensare a una visione prettamente economica, a una esclusiva mira di più larghi dividendi da distribuire agli azionisti. O anche a migliorie di carattere strettamente pratico e utilitario, come sarebbe l'acquisto di una locomotiva o la duplicazione di un binario. Invece la Nord ha benissimo compreso non essere affatto oziosa la cura delle amabili apparenze, tanto più opportune in una plaga di squisita bellezza paesistica come quella che i suoi treni percorrono e le sue stazioni costellano; per cui al criterio dei vezzi estetici essa ha volentieri acceduto, nel senso di stimolare le iniziative dei propri dipendenti, d'incoraggiarne gli sforzi, di premiarne le fatiche, vòlte ad ottenere gli abbellimenti compatibili con le limitate risorse, ma pur sempre ispirate al gusto delle cose gentili.

È questa, per i bravi ferrovieri, una forma di attività che rientra perfettamente nei concetti e nelle norme del Dopolavoro, assumendo gli aspetti e i modi di un buon impiego delle ore libere e dei ritagli di tempo lasciati dagli obblighi di servizio. È uno svago sano, educativo, che risponde all'istinto d'arte che vibra nella gente nostra, al desiderio spontaneo delle visioni di grazia, a quell'amore delle piante e dei fiori ch'è diffuso in tutte le anime sensibili agl'incanti della Natura. Il trovare nell'onesto passatempo un motivo di conforto morale e la fonte di qualche piccolo compenso materiale è pur valso a spronare il buon volere dei capi e dei gregari. Lo spirito di emulazione ha fatto il resto, ed ecco che in breve volgere di stagioni anche le stazioni della Nord si sono trasformate, migliorando d'anno in anno, in una simpatica gara che sull'esempio delle pioniere ha trascinato a poco a poco quasi tutte, così che oggi sulla rete di questa ferrovia si contano più di cinquanta minuscole oasi colorite, sulle quali l'occhio del viaggiatore si posa con piacere. Non più i modesti edifici nudi e rigidi dinanzi alle sbarre grigie delle rotaie: essi si presentano ora quasi tutti cinti d'aiuole, di pergolati, di cespi e di vasi fioriti, e se con frequenza vi si fa passare una mano di bianco la metamorfosi riesce completa, con un effetto ancor più rasserenante.

La decorazione floreale è affidata al buon gusto dei capi-stazione, ossia non son frapposte pastoie al manifestarsi del loro estro, che può sbizzarrirsi liberamente. Però, per il solo fatto di partecipare ad un concorso, essi si espongono necessariamente ad un giudizio, e qui sta il freno che modera gli eccessi e indica l'indirizzo buono. Esiste, com'è giusto, una vera e propria Giuria, che riconosce il suo capo competente nel prof. Vittorio Alpe (il quale rappresenta il Ministero dell'Agricoltura e Foreste) e comprende un rappresentante del Touring nella persona del consigliere cav. uff. Piero Moro, due delegati della Nord che sono gli ingegneri De Benedetti e Gazzano, e due del Dopolavoro della ferrovia stessa: l'ingegner Albricci e il signor Peluso che ne è il segretario. Questa Giuria, a cui suole accompagnarsi l' illuminata esperienza dell'ing. Carlo Anghileri, direttore di Movimento e presidente del Dopolavoro della Nord, visita ed esamina con coscienziosa solerzia le varie stazioni in gara, formula il motivato responso e assegna i premi, non senza esprimere con franca parola il proprio pa-

rere, mirando sopra tutto a incoraggiare le ornamentazioni veramente floreali e a limitare il più possibile quelle ottenute col cemento e col tufo.

Stazioni fiorite: questo il tema, questo il programma, semplice e schietto. Non si vuole il monumento, ma il giardino; e alla pietra, naturale o artificiale, si preferisce la terra, la pianta, l'aiuola verde, il pennacchio di petali coloriti. Se mai, piuttosto, l'orto, il grasso orto ridente d'insalate e di legumi, d'erbe aromatiche e di tuberi, che accoppia l' utile al dilettevole, la sostanza all' apparenza.

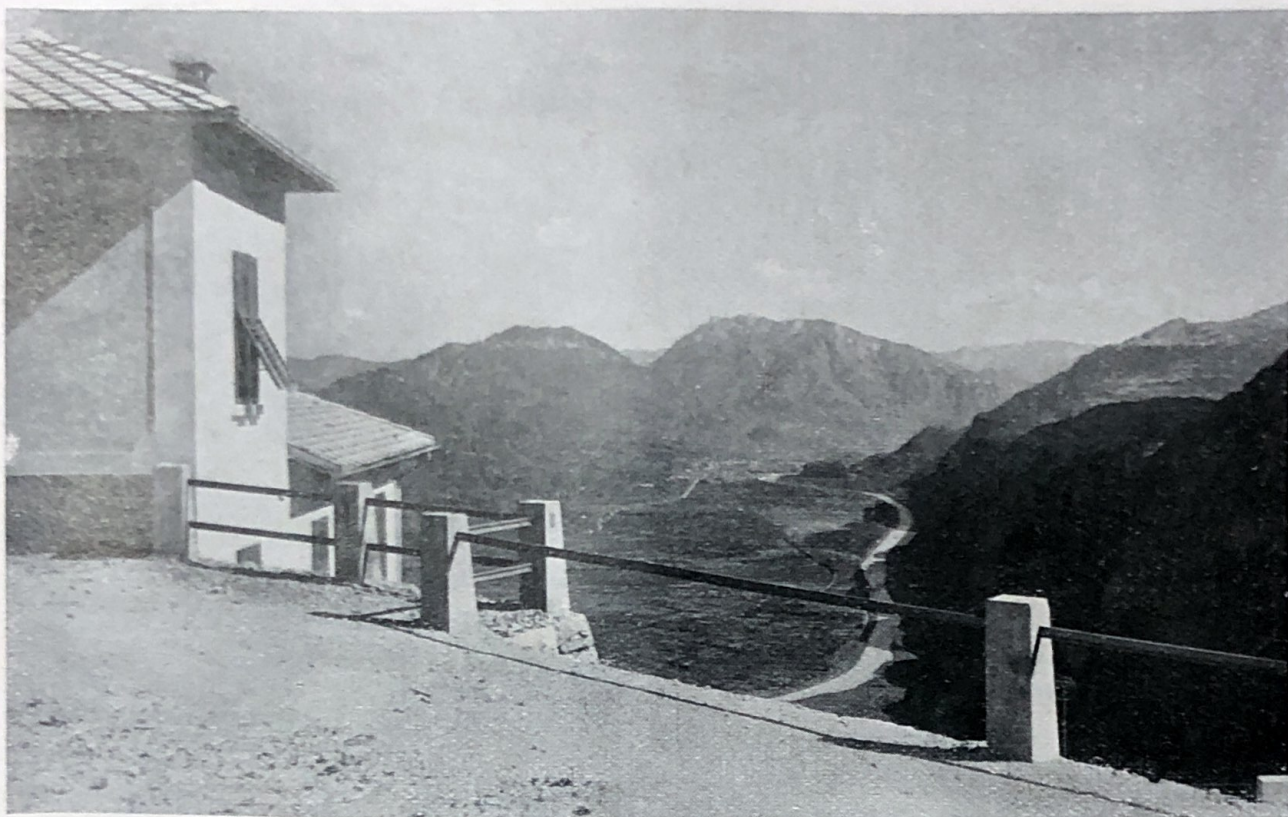
Di giardini e d'orticelli pertanto s'è avuta anche quest'anno una copiosa esposizione, stimolata dai premi che in questo quarto concorso son sembrati notevolmente numerosi e ricchi. Trentaquattro premi in danaro, ripartiti in misure varianti dalle cento alle mille lire; e poi medaglie, doni, diplomi offerti da enti e da ditte. Si capisce come capistazione, impiegati, manovali, abbiano lavorato di impegno, aizzati dalla speranza del guiderdone, oltre che da un legittimo orgoglio di far buona figura, di distinguersi, di procurare un titolo di merito alla rispettiva stazione, per farla spiccare tra le altre. Il tirocinio degli anni precedenti ha reso meglio esperti questi floricoltori dilettanti, questi giardinieri d'eccezione; ha insegnato loro i pregi e i vizi delle piante, ha affinato il loro gusto, ha accresciuto la loro perizia, e s'intende che i risultati sono apparsi più vistosi e confortanti.

Le stazioni principali, com'è naturale, han potuto offrire saggi più cospicui. Così quella di Varese, che ha presentato uno scenario quasi spettacoloso di vialetti e gradinate, di grotte e di vasche popolate d'uccelli e di pesci, di vasi artistici, di statue, di bordure ben sagomate, di aiuole ben pettinate e di fiori generosamente assortiti. Como doveva lottare con una crudele penuria di spazio, e ha saputo trionfare con prodigi d'ingegnosità e di pazienza, utilizzando ogni angolo, ogni cantuccio, ogni striscia di terreno e facendo sbocciare i fiori, per così dire, dai muri. Laveno è riuscita perfino a comporre con l'erba parole augurali. Ma anche le stazioni minori han mostrato di saper ingegnarsi. Cittiglio, per esempio, ha messo a profitto financo il paraurti, facendone un'aiuola rigogliosa. Gemonio si è valsa di snelle colonnine per costruire una spalliera di rosa, e bisognava vederla a maggio, che splendore fiammante! Cocquio-Trevisago è ricorsa alla specialità delle palme rosse. Comerio s'è fatta notare per un grazioso chioschetto di tronchi di betulla con cui ha incorniciato il pozzo, mentre Casbeno lo ha coperto d'una gaia pergola di vigna e Solbiate Albiolo lo ha infiorato con allegra fantasia. Olgiate Comasco, all'infuori della fontanella coi pesci d'oro, ha cercato la propria nota caratteristica in un'ortaglia pingue di prodotti commestibili; ma ancor più ardita è sembrata la stazione di Grandate-Breccia, in cui si sono offerte agli occhi golosi le polpute galline bianche d'un florido pollaio, signoreggiato da un gallo gigantesco.

Tutto ciò in mezzo al vario tripudiar di piante e fiori d'ogni sorta: l'alocaria, la salvia splendente, il *sedum* e le zinnie di Laveno; la celòsia di Cittiglio ribattezzata in « gelosia », la Helenia autunnale, il « cipresso di fuoco » e le « orecchie di lepre » di Gemonio e l'« erba miseria » di Comerio, le tuberose di Casbeno, il *tagetis*, l'*atirantus*, il *coleus*, l'*ageratum* e il *neafallius* di Lurate Caccivio, dove persino i manovali hanno imparato il latino della botanica per aiutare il capostazione a vincere per la terza volta e quindi a conservare definitivamente l'argentea coppa dell'ingegner Luzzati. Dalie e petunie hanno contribuito a ornare molte stazioni, parecchie delle quali si sono inghirlandate di vasi penduli e di tralci rampicanti o si sono lodevolmente preoccupate di guarnire non solo le adiacenze dell'edificio, ma le lunghe ali ed anche la fronte opposta, inserendovi filari d' alberelli, spalliere arboree, siepi, bordi, ciuffi e macchioni fioriti e sedili e panchine di legno o di cemento, in una premurosa quanto gradevole ricerca di sviluppi decorativi.

Nel susseguirsi delle stazioni pompose si son pure lasciate scorgere qua e là, come a Binago San Salvatore e a Villaguarda, le stazioncine povere, quasi vergognose dei loro giardinetti alla buona, messi insieme con aiuole senza pretese, quasi con una rustica timidezza, con una specie di pudore da creature campagnuole. E però quanta grazia in questa semplicità, e come si guardano con occhi inteneriti questi piccoli rozzi giardini delle piccole stazioni, che hanno l'incanto delle cose serene e degli esseri innocenti!

*u. t.*

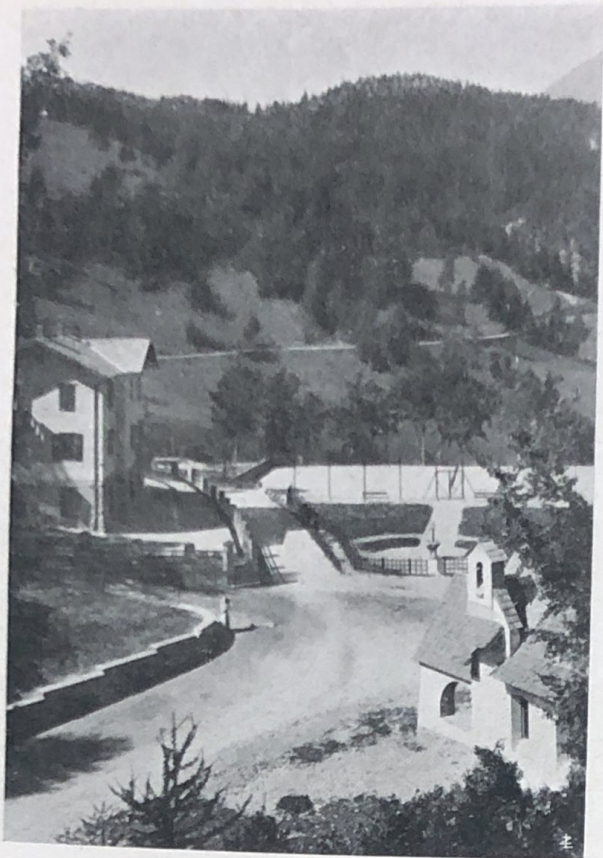
(fot. E. Untervegher, Trento)

TRENTO E LA VAL D'ADIGE DALLA STAZIONE DI FAI.

# FAI DI TRENTO E LE SUE FUNIVIE

*I nostri Soci avranno letto senza dubbio, sui quotidiani di alcuni mesi or sono, la notizia dell'inaugurazione del nuovo tronco di teleferica che porta presso la vetta della Paganella. alla quota di m. 1900, di fronte al maestoso paesaggio delle Dolomiti di Brenta.*

*Siamo lieti ora di pubblicare un articolo illustrativo di questa ardita impresa e lo facciamo tanto più volentieri per due ragioni: anzitutto perchè vorremmo che questo esempio che viene dal Trentino fosse seguito in tante altre zone del nostro Paese, soprattutto entro i vecchi confini, dove sono pure bellezze grandiose, ma dove non si verificano tanto spesso iniziative private tanto coraggiose e tanto lungimiranti; poi perchè l'autore dell'articolo — il gr. uff. avv. Gustavo Falcone — è un alto e benemerito funzionario delle Ferrovie dello Stato il quale, pur essendo abituato, nelle sue quotidiane fatiche, a trattare i grandiosi problemi riguardanti una rete che rappresenta un patrimonio di parecchi miliardi, non ha disdegnato di occuparsi di questa minuscola linea, quasi ad attestare una volta di più i legami indissolubili che esistono tra ferrovie e turismo.*

FRA i monti che circondano Trento e chiudono la Val d'Adige fino alla stretta di Salorno, troneggiano a nord-ovest, aspri e piombanti a picco, i culmini della Paganella e del Fausiòr, tal che all'osservatore dal piano sembra che la pendice si innalzi quasi verticalmente e senza interruzioni fino alla cima, bene spesso contesa alla vista dalla nuvolaglia incombente.

Invece in corrispondenza della Val Manàra, che fresca e canora per le acque fluenti da numerose cascatelle sale dal paesino di Zambana come un canalone, si allarga all'altezza di circa mille metri sul livello del mare un minuscolo altipiano, dove s'annidano al riparo delle soprastanti rocce gli abitati di Fai, divisi nelle due frazioni di Villa e di Cortalta; ed a breve distanza lo spazioso albergo delle Dolomiti di Brenta assieme a poche ville civettuole che si arrampicano su su fino al Passo del Santèl. Per chi lo guardi dall'alto, questo altipiano sembra un enorme sedile creato da forze sovrumane perchè giganti della natura vi si assidessero a con-

(Fot. Pedrotti, Trento)
AL PRATO DI FAI, NEL GIRO DI POCHI ANNI È SORTA UNA STAZIONE ALPINA DOTATA DI ALBERGO, VILLINI, CAPPELLETTA, CAMPO DI TENNIS, SENTIERI SEGNALATI. È QUESTO UN ESEMPIO DEGNO D'ESSERE IMITATO.

templare la magnificenza dell'Adige, mentre s'attarda a ricevere i tributi perenni del fratello Noce e del torbido Avisio dalle sabbie porfiriche: e non è improbabile che in epoca remota sia stato formato dall'assestamento dopo un cataclisma che abbia staccato e fatto cadere al piano una falda del Fausiòr. Certo dai suoi orli — « i ori » come dicono i paesani nel loro bel dialetto quasi ladino — è costante l'appiombo che, da una altezza di circa mille metri, fa di questo delizioso angolo di terra una terrazza fertile, di alto valore climatico.

***

Sul piazzale esterno della stazione di Trento delle Ferrovie dello Stato, una corriera automobile ci accoglie per trasportarci in mezz'ora a Zambana: servizio modesto, ma comodo e proprio, nel quale è specialmente confortante il senso di perizia e di cortesia che mette nel suo lavoro il conducente-fattorino.

Passato l'Adige sul ponte di S. Lorenzo, a Piedicastello — ai margini del Dos Trento, l'antica fortezza romana « Verruca » — si prende la strada della Vela fino all'Ischia Cristofolini, e da qui il tronco, costruito nel 1916, durante il periodo bellico, dai prigionieri russi e serbi, e per questo chiamato dal popolo la « Strada del Sangue ». Stradetta romantica e quieta, stretta fra la falda montana e il fiume impetuoso, tutta fra vigneti e frutteti, fresca dell'odor sano dei campi irrigui e delle vegetazioni prosperose.

Da Zambana ha inizio la prima delle funivie, che congiungono la piana di Trento alla cima della Paganella, e cioè il tratto Zambana-Fai. Funivie ardite e benefiche, nelle quali un industriale appassionato, coraggioso e intraprendente — il cav. Antonio Cembràn, che ne è l'ideatore, l'animatore e il presidente del Consiglio d'Amministrazione — ha impegnato tutte le sue energie, con la visione forse prima di un dovere sociale che di un utile personale.

La funivia Zambana-Fai, inaugurata il 17 ottobre 1925, supera con una lunghezza di metri 2300 un dislivello di circa metri 800, e

(Fot. Pedrotti, Trento)
L'ELEGANTE ED OTTIMAMENTE SITUATO ALBERGO COSTRUITO PRESSO LA STAZIONE DI FAI.

(fot. Pedrotti, Trento)

UN PAESAGGIO TIPICO DEI DINTORNI DI FAI, CON PANORAMI DI CAMPI, BOSCHI, PAESELLI E CIME DOLOMITICHE.

si svolge mediante due funi, portanti ognuna un vagoncino capace di 14 persone, poggiate a 12 sostegni intermedi, con uno scartamento tra le funi di metri 4,50. Un motore trifasico da 45 cavalli, a cui fa da riserva un altro motore parimenti trifasico, ma alimentato da diversa sorgente di energia elettrica, le imprime una velocità di metri 2,60 al minuto secondo; di modo che il mirabile salto si può compiere in 12 minuti, per quanto l'orario prudenzialmente stabilisca la durata del viaggio in minuti 15. Il carrello comincia il suo volo leggero e regolare, appena sottolineato da un lieve dondolio al passaggio dei piloni; superata la prima campata, che è la più lunga (metri 500) e la più elevata dal suolo, segue l'andamento della china, fra magnifici boschi di conifere. La canzone del motore e del rodiggio s'intona al murmure crosciante delle acque cadenti in loquaci rivi e pettegole cascatelle, mentre una popolazione densa di pennuti indisturbati la vince con i suoi gorgheggi ed i suoi ritornelli boscherecci.

E nella pace silvana, che non ne è disturbata, mentre l'aria dintorno si fa sempre più fresca e più leggera, si arriva alla stazione superiore, che dista pochi metri dal grande Albergo « Dolomiti di Brenta ».

***

Da questa altezza la vista già spazia sopra un orizzonte ampio e maestoso, e la mente, seguendo i nomi delle cime e dei gruppi, è portata ai ricordi emozionanti della nostra passione unitaria.

Rechiamoci per strade comode e pianeggianti agli « Orli » ed ammiriamo: da sinistra a destra, dopo il rupestre Fausièr colla sua croce sulla vetta, meta di facile gita, i monti di Mezocorona prossimi alla famigerata stretta di Salorno, e dietro ad essa, sfumanti nel lontano grigiore, i monti di Fiemme, il gruppo del Latemar, il Catinaccio, il gruppo di Sella e le altre Dolomiti orientali.

E poi le Pale delle Buse, la Panarotta, la cima di Vetriolo, il pizzo di Levico, i monti di Lavarone nello sfondo; ed ancora l'altipiano di Folgaria, i cocuzzoli dell'Argentario, il Becco di Filadonna, finchè non si avvisti lontano il gruppo del Colsanto e del Pasubio, teatro delle epiche gesta che portarono al glorioso martirio Cesare Battisti. Si

(fot. Pedrotti, Trento)
IL PILONE PIÙ ALTO DEL TRATTO DA FAI AL DOSSO DEI LARICI.

delineano poi, accarezzate dal vento del Garda, che chiamano « Ora », le cime del gruppo del Bondone racchiudenti pascoli smeraldini e più smeraldine conche di laghetti alpini; e si ritorna con l'occhio alla Paganella con le sue pareti a picco e le sue selve di larice e di faggio.

Anfiteatro maestoso di giganti impietriti, dalle cento tinte e dalle mille sfumature, entro cui si adagia, dolce e regina, con le infinite gradazioni di verde della sua ricca vegetazione, la pianura di Trento, solcata da innumeri vie, costellata da paesini, borghi e contrade e signoreggiata dalla città laboriosa e tranquilla, fulgida meta del nostro martirologio.

Fumano al piano opifici e locomotive; le auto, minuscoli scarabei, si rincorrono per le strade, in fervore di vita; su l'aeroporto di Gàrdolo roteano a volte i falchi della navigazione aerea; salgono dal fondo i rumori della natura e delle opere e si fondono in una armonia che pare silenzio; nella malia che ci avvince e ci soggioga più si ammira e meno si è sazi di spaziare.

Nelle notti lunari, mentre l'Adige come una lama d'argento sfavilla estatico, i lumi della vecchia Trento brillano come una fantasmagoria.

Tutto è pace e solennità.

Sulla facciata dell'Albergo « Dolomiti di Brenta » una lapide ricorda:

VITTORIO EMANUELE III
RE D'ITALIA
QUI SOSTANDO ADDÌ XXVI MARZO MCMXIX
RIMIRAVA TRENTO
TUTTA FREMENTE NELL'ESULTANZA
DEL BEL SOGNO AVVERATO.

***

Con la costruzione della funivia da Zambana, la Valmanàra, oltre a rendere l'altipiano di Fai quasi un sobborgo di Trento, è diventata la porta di accesso da questa parte alla regione delle Dolomiti di Brenta.

Ed il soggiorno estivo in questa stazione climatica — dove l'aria è lieve ed asciutta, resa balsamica dalla immensa distesa di boschi che la circondano; dove l'acqua è saluberrima; dove la gente è buona, onesta e rispettosa — è reso agevole da buoni alberghi, quali il già più volte citato « Dolomiti di Brenta », l'albergo « Sole » ed altri minori, nonchè da ridenti ville ed ospitali quartieri da affittare nel tempo della villeggiatura.

Da Fai sono possibili passeggiate, gite, escursioni, per tutte le età, per tutte le resistenze, per tutte le capacità. Dal Passo del Santèl, che dista poche diecine di metri dalla stazione della Funivia e poche centinaia dal paese, e che con la sua chiesina minuscola e col suo campo di tennis è come il centro di convegno della colonia villeggiante, partono sentieri ben segnati per varie gite sui monti Paganella e Fausiòr, nonchè una comoda strada carrozzabile che in breve tratto porta ad Andalo e Molveno, dal bel ceruleo lago, avvicinando gli escursionisti alle non facili scalate delle Dolomiti occidentali.

Mete vicine, accessibili anche ai deboli ed ai pigri, sono: la Malga Tezon (m. 1120) do-

(fot. Pedrotti, Trento)
L'ALTIPIANO DI FAI OFFRE SOVENTE QUADRETTI SUGGESTIVI DEL GENERE DI QUELLO CHE È RAPPRESENTATO QUI SOPRA.

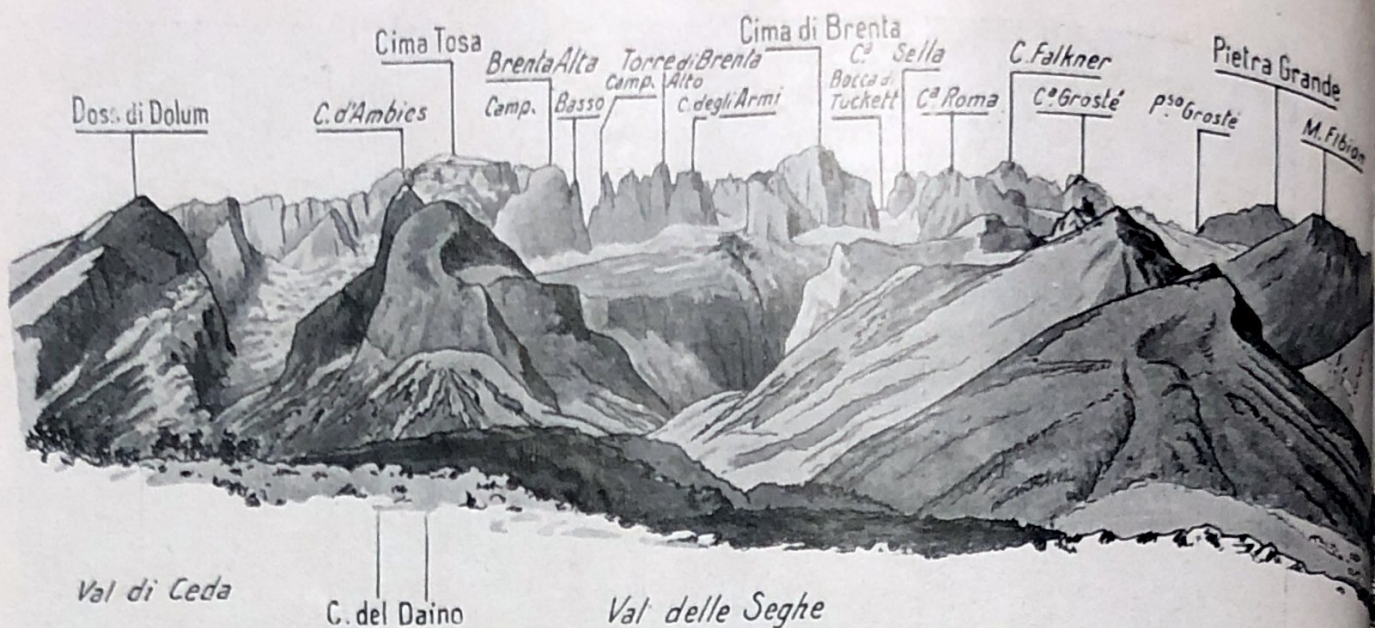
ve per munificenza del ricordato cav. Cembràn, è sorta una colonia Balilla « Rolando Cembràn »; la passeggiata Renato Ricci, magnifico vialetto fra i boschi, con intercalate splendide viste sulla Val di Non e sulle Dolomiti; la discesa a Cavedago ed altre minori.

Mete aperte per tutti i volonterosi, appena resi idonei da un po' di allenamento, senza pericoli o disagi, sono le scalate della Paganella e del Fausiòr, o le gite alla Rocca (metri 1450), alla Malga di Fai (m. 1663), alla Malga alta di Zambana (m. 1787), al lago Lamár (m. 714) e al Lago Santo (m. 713).

Per gli escursionisti cui non manchino fiato e garretti resistenti sono riservate le gite al Campo di Carlo Magno (m. 1652) e a Madonna di Campiglio (m. 1515) per il Passo del Grostè (m. 2446); ai rifugi della Tosa (m. 2442) e Tommaso Pedrotti (m. 2491) alla cima Tosa (m. 3176); ai rifugi del Tuckett e Quintino Sella (m. 2268), tutte località, queste ultime, poste nelle Dolomiti occidentali.

* * *

Ma per salire alla Paganella, che è la meta prediletta dei cittadini di Trento, e che

(fot. Pedrotti, Trento)
LA CAMPATA VERSO LA STAZIONE INTERMEDIA.

PANORAMA DALLA PAGANELLA, VERSO OCCIDENTE E

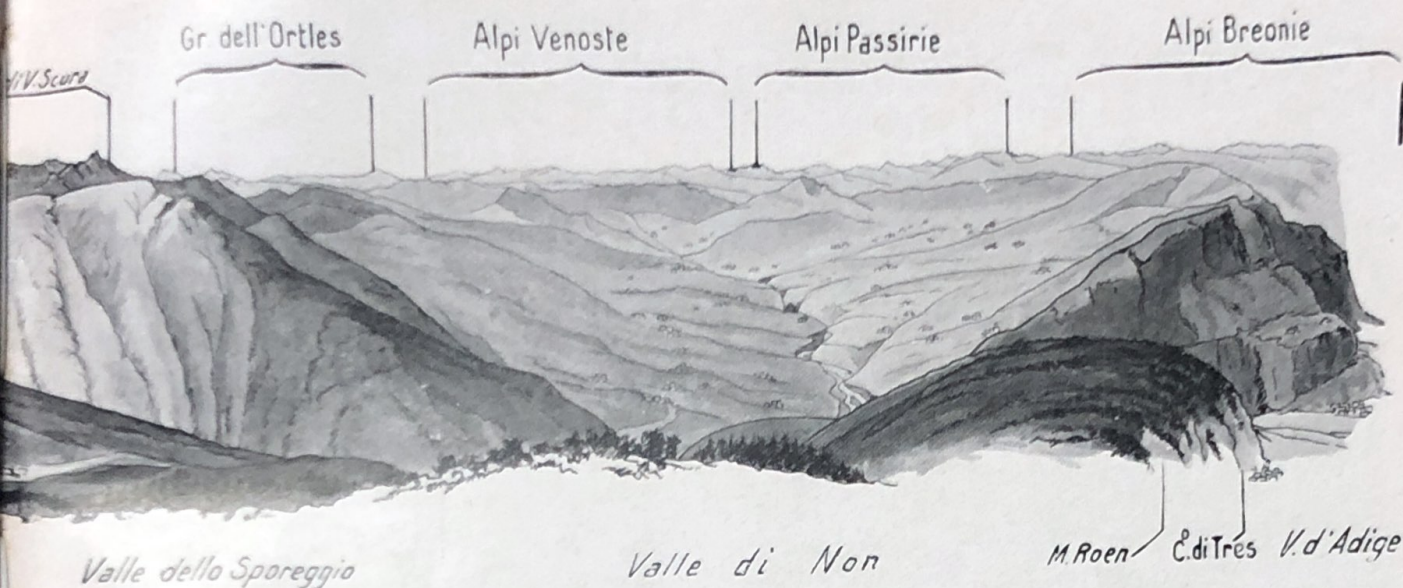
presenta un impareggiabile interesse turistico, sia per escursioni estive, sia per gli *sports* invernali, l'alacre opera della Società delle Funivie omonime ha costruito ed inaugurato testè il secondo tratto delle Funivie stesse da Fai a Dosso Larici.

Questo secondo tronco, che parte da una stazione a mille metri di altezza, fiancheggiante quella terminale della Zambana, supera un dislivello di m. 850, con una lunghezza di m. 3100. Esso, a differenza dell'altro, ha una sola fune portante, e quindi si hanno due tronchi ad un solo carrello ciascuno, che fanno capo ad una stazione intermedia dove avviene il trasbordo. La sua velocità oraria è di m. 3,50 al secondo, in modo che il percorso si compie in 14 minuti. Il carico massimo per vagoncino è di nove persone; e l'energia è fornita da un motore trifasico da 40 cavalli, posto nella stazione alta di Dosso Larici, con la riserva di un motore a benzina.

Dopo aver sorvolato la Valmanara a cento metri di altezza con una campata lunga 540 metri, si oltrepassano ad altezza media di 40 metri altri tre sostegni e si arriva alla « Rocca », cioè alla stazione intermedia, dove, al riparo in un piccolo fabbricato, si effettua il trasbordo. Col secondo vagoncino si compie prima una volata di 450 metri fino al quarto sostegno, che è il più alto ed ardito (m. 25,70), e poi si percorre, già in un orizzonte vastissimo, la maggiore e più imponente campata, lunga ben 700 metri: oltrepassati i sostegni quinto e sesto, si giunge alla stazione alta di Dosso Larici, in una valletta al sicuro dalle intemperie, dove un fabbricato di sei piani comprende anche un ospitale alberghetto ed una incantevole sala da pranzo.

(fot. Pedrotti, Trento)

CAMPI DI NEVE SUI FIANCHI DELLA PAGANELLA.

Viaggio superbo e meraviglioso, col quale, specialmente nella discesa, si ha la piacevole impressione di planare con un velivolo; e dove l'occhio, a mano a mano che ci

...O SETTENTRIONE (DISEGNO DEL PITTORE G. BAIDO).

si innalza, pregusta nell'orizzonte che si allarga l'emozione che gli sarà per dare la trionfante visione dalla cima impareggiabile.

Dal Dosso Larici mediante un comodo sentiero ottimamente tracciato ed accuratamente conservato, e che attraversa — al congiungimento dell'altro sentiero che sale da Fai — una valletta deliziosa nella stagione propizia per l'abbondante e magnifica flora alpina che la riempie, si giunge alla cima in meno di un'ora, anche se non si è abituati alle marce in montagna.

La vista spazia sopra uno scenario di sogno, abbracciando intorno intorno, per una linea circolare non mai interrotta, un infinito mareggiare di punte e di ghiacciai. Dalla Marmolada all'Ortler, dalla Vetta d'Italia alle Alpi Aurine, dalle Dolomiti orientali a quelle occidentali e giù verso il sud, fino alla pianura Padana ed agli Appennini, è tutto un trionfo di bellezza, punteggiato dalle macchie verde-azzurrine degli innumeri laghetti alpini. Nella lontananza sfuma lo specchio magnifico del Garda; stelle alpine e rododendri coprono con le loro pennellate di colore la nudità della roccia; e la commozione che ci vince non si sa se attribuirla più agli incanti della natura od all'orgoglio della passione di Patria. Sul rifugio invero che domina questa montagna, che fu eccezionalmente cara ad uno dei più fulgidi Eroi della nostra storia contemporanea, una lapide ammonisce:

IN VISTA DI TRENTO REDENTA
DEL LIBERO IMMENSO ORIZZONTE
QUESTO RIFUGIO
RINNOVATO NEL NOME IMMORTALE
DI
CESARE BATTISTI
FU APERTO AGLI OSPITI
IL GIORNO III LUGLIO MCMXXI.

Molte altre cose, e tutte assai interessanti potrebbero dirsi su questa plaga meravigliosa, per quel che s'attiene alla sua attività sto-

(fot. Pedrotti, Trento)

MAGNIFICI QUADRI INVERNALI, SUI FIANCHI DELLA PAGANELLA.

(fot. Pedrotti, Trento)
ECCO UNO STUPENDO CAMPO DI ESERCITAZIONI SCIISTICHE IN TUTTA VICINANZA DELLA VETTA DELLA PAGANELLA.

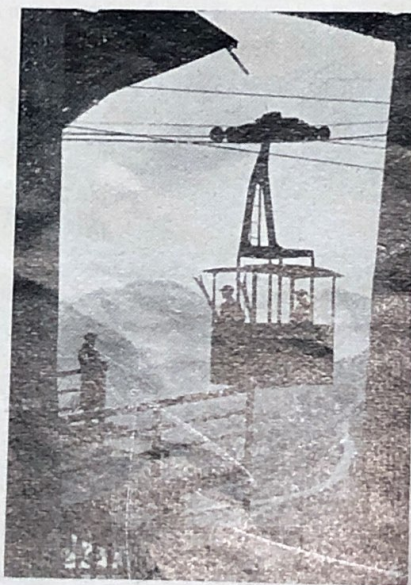
rica, alla sua fauna, alle sue specialità di costumi, alla sua perfetta italianità: ma la brevità necessaria di questa rapida illustrazione non lo comporterebbe.

Devesi però ricordare, per la conoscenza degli appassionati, che sulla Paganella si hanno nella stagione invernale due ottimi campi per sciatori, sui versanti Atesino ed Anaune. Sulla Val d'Adige si va dal Rifugio Cesare Battisti (m. 2108) alla Malga di Fai (m. 1663) e più giù dalla Rocca verso il piano: campo più ristretto, ma più riparato e di più facile accesso. Sul versante di Val di Non, dallo stesso Rifugio si scende da una parte al Santèl (m. 1024) e dall'altra fino al paese di Andalo (metri 1042); e questo campo è molto più spazioso e interessante, anche perchè la neve vi è quasi sempre farinosa, dominandovi il maestrale.

La Paganella si avvia anche ad una sua celebrità speleologica: sono recenti le scoperte fatte da una squadra animosa che, in obbedienza a vecchi incitamenti di Cesare Battisti, ha esplorato vaste caverne anche esse immortalate nel nome di quel grande, trovandone l'ingresso nella parete a picco che sovrasta la Val d'Adige.

Quando sarà sistemata la via d'accesso, e saranno resi praticabili i duomi ed i corridoi, nuove attrattive turistiche saranno aggiunte a questa montagna ammaliante, che i trentini guardano — e giustamente — con orgoglio e con ammirazione; ripetendo nelle escursioni in comitiva, che sono sangue pel corpo e pane per lo spirito, fra le tante canzoni della musa dialettale, il ritornello preferito:

... Tôte 'nzema 'na putèla
e 'na bôza de bon vin,
per goder la Paganela
e la vista del Trentin.
L'è la zima la pu bela,
de pu bele no ghe n'è!

GUSTAVO FALCONE.

(fot. G. Palumbo)

LE ROVINE DI ROCA - I RESTI DI UN CONTRAFFORTE.

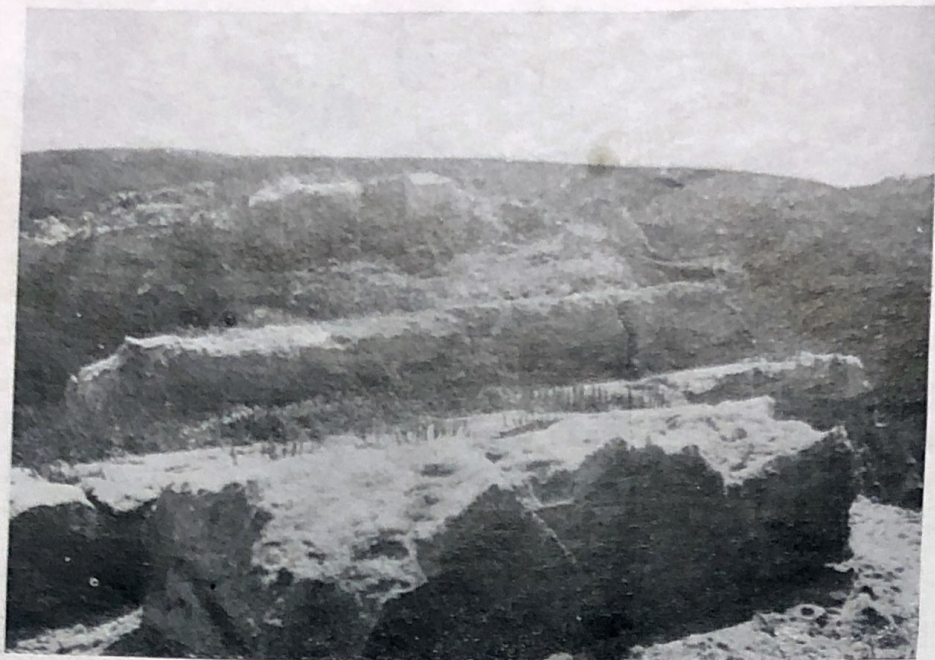
# ROCA E LE SUE ROVINE

Vi è un angolo romito, appartato, del basso Adriatico dove il forestiero, oltre che godere le visioni più suggestive del bello naturale — sia esso rappresentato dal mare verde-azzurro, dal cielo costantemente luminoso, dalla campagna stessa pittoresca e solenne pur nella quasi uniforme sua nudità — può concedere allo spirito una poesia ancor più vaga e riposante: quella che emana da antiche monumentali rovine. E par quasi al rimirante che le mille pietre sparse tutt'intorno, i dirupati muricciuoli, i resti imponenti di torri, di castelli, di edifici di ogni sorta siano stati messi lì da mano maestra ad integrazione di un particolare carattere paesistico dell'ambiente; che le strane sagome siano state distribuite a coronamento estetico di quelle selvagge scogliere litoranee.

La località, che è a metà percorso tra Brindisi e il Capo Santa Maria di Leuca — giù giù nel tacco del nostro simbolico Stivale — e dista da Lecce non più di 24 chilometri, è quella della Marina di Roca; i ruderi appartengono appunto all' antichissima omonima città, la quale ebbe nel Medio Evo il suo periodo di splendore e successivamente, dopo una serie di avvenimenti infausti, finì coll'essere distrutta dalla mano dell'uomo e poscia dimenticata.

Recentissimi scavi hanno portato alla conclusione che questa città ebbe origini messapiche. È anche certo che durante le prime epoche storiche, seguendo essa le sorti delle terre finitime, soggiacque alla dominazione greca, e che nel III sec. a. C., passata ai Romani, fu col vicino porto di S. Cataldo (il porto Adriano) emporio commerciale di Lecce imperiale.

Dal VI all'XI secolo tornò ai Greci, o meglio fu tenuta dagli Imperatori d'Oriente, e successivamente, essendo venuta in decadenza, rimase in completo abbandono.

Il Galateo, dotto umanista salentino del XV secolo, nella sua opera « De situ Japygiae » racconta che nel XIII secolo Gualtiero di Brenna, succeduto agli Hohenstaufen nel dominio della Contea di Lecce, ricostruì la città per

(*fot. G. Palumbo*)

LE ROVINE DI ROCA - TRACCE DI EPOCHE ANTICHISSIME FRA I RUDERI MEDIOEVALI. I BLOCCHI MEGALITICI QUASI A FIOR DI TERRA ACCENNANO A QUELLA CHE ERA LA CINTA MURARIA DELLA CITTÀ FIN DAI TEMPI PREROMANI.

farne un punto di approdo e di difesa costiera, e le diede quel nome di Roca o Rocca, col quale oggi si appella il sito. Fu concessa quindi al Tesoriere dei Leccesi; ed attraversò, in questo e nei due secoli successivi, il suo più fortunato e prospero periodo, così da divenire il luogo prediletto per i riposi e le villeggiature dei fastosi signori dell'autonoma Contea salentina. Anzi Giovanni-Antonio Orsini del Balzo, che fu l'ultimo della non breve serie dei Conti di Lecce, desideroso di assoluta tranquillità, volle trasferire definitivamente qui la sua dimora.

La città aveva edifici sontuosi, palazzine che specchiavano in mare i caratteri di una architettura assai leggiadra; il porto era frequentato dai navigli delle repubbliche di Genova e di Venezia, ed il castello che stava a difesa della « terra » era così ben munito da poter respingere nel 1427, senza grave sacrificio, le truppe di Giovanna II, comandate da Giacomo di Caldora.

In seguito, essendo passato il Salento alle dipendenze della Casa Aragonese che poco o nulla si curava dei suoi lontani dominî, lo splendore di Roca declinò rapidamente e la graziosa città esposta ed indifesa divenne bersaglio di frequenti incursioni barbaresche.

È importante conoscere la parte che essa ebbe nella guerra turco-otrantina del 1480-1481, ai tempi di Maometto II.

I Turchi, che, capitanati da Achmet Geidik, si dirigevano verso il Salento con un vasto piano di conquiste, sbarcarono presso Roca in numero di 1800 fanti e di 600 cavalieri alla fine di luglio del 1480 per potere indi piombare su Otranto. Sopraffatto con poca fatica il modesto presidio, il quale aveva però opposto una accanita resistenza, invasero la città e si acquartierarono nell'ampio castello. Da qui frequenti pattuglie partivano a perlustrare le località ed a spiare le probabili mosse dei difensori, finchè dopo varî giorni, ravvisata l'opportunità di convergere senza ulteriore esitanza ogni loro sforzo su Otranto, distante soli 17 chilometri, il grosso delle forze lasciò Roca e si spostò verso sud.

Intanto la notizia della discesa del Turco nella Penisola Salentina allarma con giusto motivo il re di Napoli Ferdinando d'Aragona, il quale chiama in fretta dalla Toscana il figlio Alfonso Duca di Calabria, e lo fa marciare a grandi giornate alla volta del Salento alla testa di un esercito, di cui fanno parte i migliori capitani del regno.

Il Duca di Calabria giunge a Lecce l'11 settembre e da Lecce passa subito a Roca, luogo che giudica essere il più adatto per l'offensiva. La città quindi, che pochi giorni innanzi aveva subìto un quasi generale saccheggio da parte dell'invasore, diviene il quartiere generale dell'esercito aragonese. Le sue fortificazioni vengono riattate, si scavano trincee, il castello più che rafforzato è completamente rifatto e munito di potenti difese secondo nuovi sistemi di architettura militare.

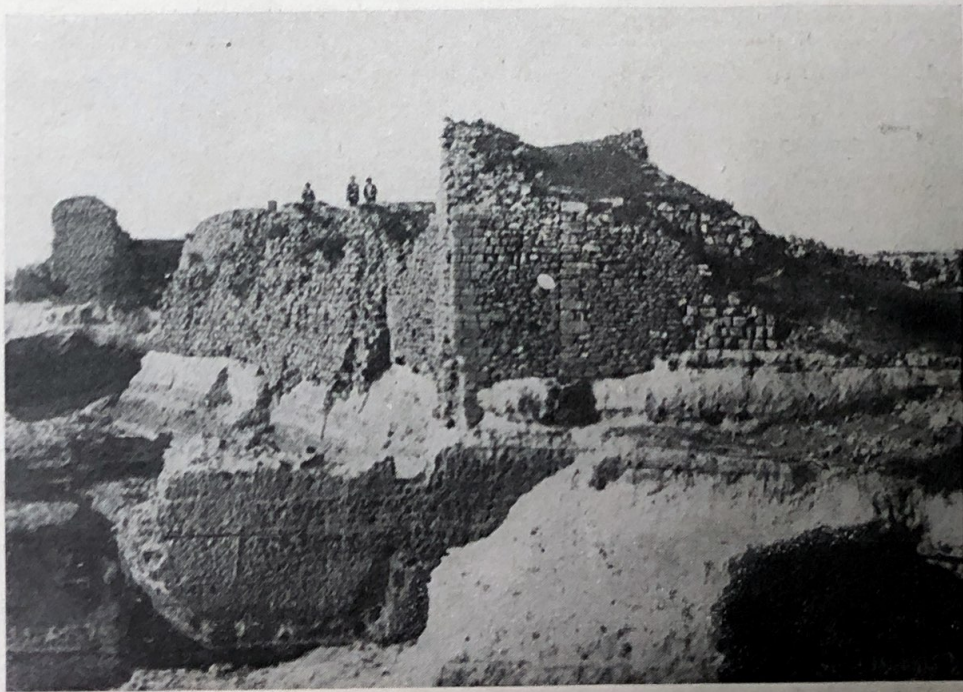
L'impresa, che fu considerata per tutta l'Europa come una vera e propria crociata contro il Turco, non ebbe però subito quell'esito che principi e re si ripromettevano, perchè per le sopravvenute piogge autunnali e per una epidemia sviluppatasi fra le file dei difensori, le ostilità dovettero essere so-

(fot. G. Palumbo)

LE ROVINE DI ROCA - ECCO COME OGGI APPARE LA TORRE FATTA ERIGERE VERSO IL 1550 DALL'IMPERATORE CARLO V A GUARDIA DELLA COSTA.

spese. Ma le operazioni, essendo state riprese nel giugno dell'anno successivo, non mancarono di condurre all'agognata riconquista della città di Otranto, che avvenne l'8 settembre 1481, ed alla liberazione del Regno dal pericolo musulmano.

Poco più di un secolo dopo (l'Italia Meridionale dagli Aragonesi era passata agli Spagnuoli, ma non erano mutati i sistemi dei reggitori) Roca deve opporre ancora una volta i petti dei suoi figli per ostacolare la marcia del vecchio nemico sul territorio della patria; però l'atto generoso le costa questa volta definitiva rovina. Si vuole che i Turchi, irritati per avere i Rocani respinta ogni proposta di sottomissione, abbiano invaso a tradimento la città, tutto distruggendo e passando per le armi parte della popolazione.

I superstiti, ormai convinti che la speciale posizione sul mare della loro città costituiva per essa un pericolo continuo e troppo imme-

(fot. G. Palumbo)

LE ROVINE DI ROCA - IL TEMPO E GLI ELEMENTI VANNO SEMPRE PIÙ COMPLETANDO L'OPERA DI DISTRUZIONE: RUDERI DI MASSICCE FORTIFICAZIONI PRESSO IL CASTELLO.

LE ROVINE DI ROCA - CIÒ CHE RIMANE DEL MUNITISSIMO CASTELLO CHE NELL'AUTUNNO DEL 1480 DIVENNE IL QUARTIERE GENERALE DI ALFONSO D'ARAGONA E DEL SUO ESERCITO PER LA RICONQUISTA DI OTRANTO. (fot. G. Palumbo)

diato, si decisero allora a lasciare le proprie case ed andarono a fondare, internandosi per circa due chilometri nella campagna, il casale di Roca Nuova, di cui ancora oggi rimane traccia in alcune case coloniche presso Melendugno, cinte da muro e raccolte attorno ad un castelletto e ad una chiesa.

E così la infelice città rimase definitivamente abbandonata al suo fatale destino di morte.

Il Marciano ci dice anzi che il Preside della Provincia di Lecce, Don Ferrante Loffredo, ebbe a proporre a Carlo V la demolizione del castello di Roca per evitare che divenisse covo di pirati e di contrabbandieri; e che, avuto l'imperiale assenso, ne eseguì quasi per intero l'abbattimento nell'anno 1544.

Oggi, di quello che fu un notevole centro di attività civile e commerciale della Penisola Salentina, ed uno dei più importanti castelli di Puglia, abbiamo accennato che non rimangono che cumuli di macerie, che gli elementi ed il tempo sempre più sgretolano, polverizzano, livellano, completando l' opera distruggitrice degli uomini.

Sono torri cadenti sul mare, cunicoli già scavati a scopo di difesa, entro cui le onde perdendosi producono lamentevoli suoni, come fossero voci di belve ferite; sono antri inaccessibili e misteriosi, solenni rovine di fortilizi, di bastioni, di palazzi, ammassi di rottami attorno a cui fioriscono, con le erbe selvatiche, racconti di eroismi e commoventi leggende.

Sola costruzione ospitale, lì fra quelle macerie, è un tempietto con accanto una palazzina. La cappella, visibile a stento perchè interrata per due terzi tra pietre e terriccio, fu scoperta sui principî del secolo scorso, nelle medesime condizioni in cui oggi si trova, da alcuni scavatori. Evidentemente trattasi dell'unico fabbricato superstite alle memorande distruzioni ed i contadini, da una effigie di Madonna dipinta su legno che vi si rinvenne, la vollero intitolata alla « Vergine di Roca ». La palazzina invece è di costruzione recente.

Nei sabati di maggio di ciascun anno, a commemorazione del doloroso esodo di 4 secoli fa, convengono fervorosamente sulla spiaggia di Roca i fedeli dei quattro villaggi più vicini di Borgagne, Calimera, Vernole e Melendugno in devoto pellegrinaggio cantando inni alla Madonna; ed all'aperto ha luogo il più delle volte una rappresentazione drammatica, che rievoca con esuberanza di immagi-

nosi particolari la tracotanza dell' invasore sacrilego e le gesta eroiche dei Rocani. Dopo si consuma dalle varie comitive un succulento desinare disponendosi tutti sdraiati alla buona sui prati morbidi di erbetta primaverile o stando seduti sui lisci massi tufacei delle molte grotte circostanti.

(fot. G. Palumbo)

LE ROVINE DI ROCA - UNA MALINCONICA VEDUTA DELLA CITTÀ MORTA, DALLA GROTTA «DELLO SPEZIALE».

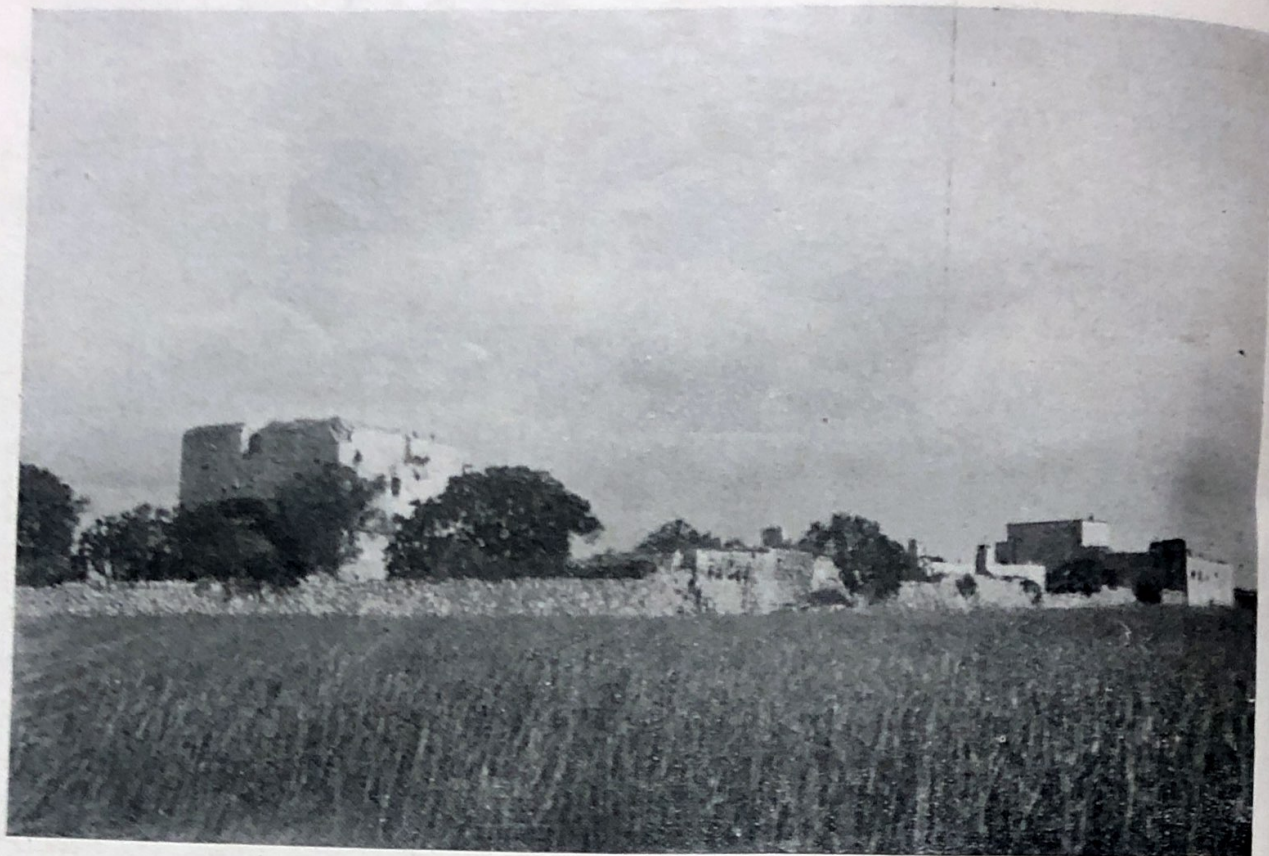
Oggi però quel brullo, desertico lembo di terra, che da secoli dorme in solitudine il suo mesto sonno di dolore e di morte, che solo raramente ha visto avvicinare a sè anima viva (pochi devoti, qualche cogitabondo spirito di poeta, qualche avido cercatore di ricchezze nascoste), oggi quel brullo, desertico lembo di terra sperduta si va empiendo, come per incanto, di vita e di movimento.

Discosto non più di 400 metri dalle storiche rovine è sorto in quattro o cinque anni un ridente villaggetto, che ogni giorno più si va popolando di bianche, graziose costruzioni. Sono case di villeggianti e di pescatori, di villeggianti in massima parte, le quali danno all'ambiente, tutt'intorno severo e solenne, una nota di giocondità senza per questo contrastare l'antico suggestivo e pittoresco.

La posizione è tanto incantevole! Da questo punto l' occhio spazia sulla smeraldina, quasi sempre tranquilla, distesa dell'Adriatico solcato qua e là da qualche candida vela latina; lontano sull'orizzonte si profila tenue ma precisa la sinuosa sagoma degli Acroceraunі, che si elevano alti sull'opposta sponda. La costa albanese, che abbiamo di faccia, segna con la nostra località la massima strozzatura del Canale d'Otranto; vien fatto di pensare a quell' immenso ponte che Pirro avrebbe voluto gettare sul mare per unire l' Epiro al Promontorio Salentino.

(fot. G. Palumbo)

LE ROVINE DI ROCA - IL SANTUARIO, UNICA COSTRUZIONE SUPERSTITE ALLE MEMORANDE DISTRUZIONI, È A METÀ SEPOLTO FRA IL TERRICCIO DELLE MACERIE.

Le spiagge lisce, cosparse di arena cristallina, che partendo dai nostri piedi si svolgono ad anfiteatro sulla sinistra e si allontanano a perdita d'occhio verso San Foca, verso San Cataldo, intermezzate da porticciuoli naturali, frastagliate tratto tratto da basse scogliere color d'oro e d' argento, danno durante i caldi tramonti meridionali la sensa-

(*fot. G. Palumbo*)

LE ROVINE DI ROCA - IL CASALE DI ROCA NUOVA CHE GLI SCAMPATI DEL XVI SECOLO, FONDARONO INTERNANDOSI ALQUANTO NELLA CAMPAGNA.

zione di una dolcezza serena e di una calma, nelle quali l'anima s'indugia tanto volentieri.

Il pensare che la bella marina dalle mille attrattive tenda però ad avviarsi ad una risurrezione, sarebbe troppo azzardato; ma se non ad una risurrezione l'attività edilizia che si va ora manifestando nel luogo gioverà certamente a mettere in valore bellezze di casa nostra prima d'ora completamente ignorate. Ed è questo appunto che con gentilezza di sentimento e con tenace volontà si propone di raggiungere subito un appassionato amatore del paesaggio rocano, il comm. Francesco Colaci di Calimera, al quale i conterranei saranno certamente grati.

L'iniziativa è valsa fra l'altro a richiamare sulla storica città distrutta l' interessamento dei cultori di archeologia, i quali investigano per diradare i veli che avvolgono le sue lontanissime origini. Uno fra i più attivi — il canonico leccese Guglielmo Paladini R. Ispettore ai Monumenti — convinto che diligenti e razionali indagini condotte fra le stesse macerie di Roca avrebbero portato a constatazioni di notevole valore, volle due anni fa l'intervento del Governo Nazionale, ed il Governo per il tramite della R. Sovraintendenza ai Monumenti e Scavi di Taranto sta dando ora esecuzione ad un ampio progetto di sterro. L'opera non è ancora finita; essa ha fruttato intanto la raccolta di vario materiale archeologico (patere e frammenti di anfore di epoche diverse) che trovasi depositato nel Museo Provinciale di Lecce; e, quel che interessa maggiormente, ha messo a nudo, a 400 metri dal Santuario verso sud, un tratto di muraglia di tipo ciclopico, a grandi massi rozzamente squadrati, il quale fa parte del tracciato della città preromana.

È con ciò confermata l'opinione espressa per più tempo da vari studiosi: della preesistenza cioè di un interessantissimo centro messapico — forse il più notevole del promontorio di Leuca — là dove sorse poi la città romana e successivamente la Roca o Rocca medioevale.

**GIUSEPPE PALUMBO.**

(*fot. Carcaterra*)

L'OASI DI DERNA DIVISA IN DUE PARTI DAL LETTO DELL'UADI.

*PAESAGGI CIRENAICI*

# L'UADI DERNA

La linea lontana del Gebel, quale si scorge bassa e rossastra al limite della pianura bengasina, si avvicina a mano a mano alla costa procedendo verso Nord-Est. A Tolmetta, e poi oltre, fino a Ras Et-Tin, l'ultimo gradino dell'altipiano cade a picco sul mare mostrando ai naviganti la sua stratificazione orizzontale, rotta ogni tanto dalle caratteristiche fenditure degli «uadi». Sono sbocchi di valli strette e profonde provocate da fenomeni di erosione sul terreno di natura calcarea. Ma rari sono i casi in cui il fondo di queste valli è percorso da correnti di acqua perenne. Generalmente, dopo un periodo di piogge abbondanti, si hanno delle piene momentanee che sconvolgono il letto con la furia delle acque, presto scemate e disperse.

Fra tutti, il più importante è l'Uadi che sbocca nell'oasi di Derna da cui prende il nome. La città, che è tutta un rigoglioso giardino, sorge su una breve lista di terreno alluvionale formatosi alla foce del torrente. In questo Uadi l'acqua scorre in ogni tempo, ma non per effetto di un bacino imbrifero che ne alimenti il corso, bensì per l'affioramento di falde freatiche che qui, come altrove sull'altipiano, alimentano copiose sorgenti dal regime costante e assolutamente indipendente dalle precipitazioni atmosferiche. Questo fatto, e l'altro notevole che l'affioramento avviene spesso nei luoghi più elevati dell'altipiano, ha fatto supporre che l'origine di queste acque sia da ricercare molto lontano, oltre i confini della Colonia, in regioni di più vasto sviluppo orografico. Nell'Uadi di Derna le sorgenti sono diverse e tutte, meno una, sono raggruppate a circa 15 chilometri dal mare. In questo punto si calcola che nell'insieme producano circa 380 litri al minuto secondo; ma è così permeabile il fondo del torrente che dopo pochi chilometri l'acqua non sarebbe più visibile in superficie se da

L'UADI SOTTO IL FORTINO GERABA. (*fot. Vestri*)

secoli l'industria umana non avesse pensato a canalizzarla per uso di irrigazione.

Non sembra che l'utilizzazione rimonti al tempo della dominazione romana poichè in nessun punto sono visibili tracce di antichi acquedotti, così frequenti in altre zone della Colonia. Nella tradizione locale la prima idea della canalizzazione venne, circa 370 anni fa, al Saied Mohammed Bey dei Caramanli, il quale riuscì a condurre a Derna l'acqua per l'irrigazione del quartiere Bu Mansur. La presa avviene tuttora mediante parziale sbarramento della corrente poco a valle del gruppo delle sorgenti. L'acqua raccolta procede quindi in una canaletta artificiale sul lato destro dell'Uadi mentre il letto del torrente si fa sempre più basso. Dopo un percorso di 2 chilometri, la canaletta sbocca sul lato sinistro dell'Uadi Ettaz nel punto in cui questo si apre sull'Uadi Derna. Il dislivello di venti metri provoca un salto d'acqua, detto dagli arabi « Cascata di Sidi el Hag Creiem » per la vicinanza del Marabutto omonimo.

Lo spettacolo inusitato, in luoghi in cui l'acqua è misurata a sorsi, forma una delle principali attrattive della regione. Non vi è visitatore della città di Derna che voglia privarsi di una corsa a cavallo fin sotto *le cascate*, (giacchè, non si sa per quale ragione, la cascata viene indicata al plurale). La passeggiata è delle più attraenti: il letto dell'Uadi, largo dai 40 ai 60 metri, è coperto da macchie di oleandri incredibilmente fitte e rigogliose. In primavera è tutto un ondeggiare di ciocche rosa in contrasto col bianco del greto e col verde dei fianchi rivestiti di orti e giardini. La palma, la vite, il fico, il melograno vi prosperano insieme con ogni ortaggio.

Più su, dove il ciglione si alza verticalmente fin sopra i 250 metri, gli strati di roccia si mostrano in tutta la loro crudezza formando grotte e caverne, utilizzate dai pastori indigeni che vi conducono le loro caprette, visibili spesso dal basso come stagliate nel sasso contro il cielo turchino. Alcune di queste grotte sono inaccessibili con i mezzi ordinari ed allora i beduini si fanno sospendere ad una corda e vi accedono dall'alto quasi sempre per sistemarvi al sicuro i propri alveari. Tra le rocce nidificano numerosi stormi di piccioni selvatici, nè mancano, solenni e solitari, i falchi e gli avvoltoi. In basso, sull'ac-

(*fot. Carcaterra*)

LA VEGETAZIONE SULLE RIVE.

qua, si vedono qualche volta gli aironi e più raramente l'« ibis religiosa » dal profilo elegante, così frequente nell'arte egiziana.

In alto si profila il Fortino di Giaraba, vero nido di aquile posto a guardia di questa comoda via verso Derna. È l'unica opera difensiva rimasta in efficienza fra le tante che, dalla porta a Sidi Garbà, furono costruite ai tempi della occupazione in questo settore tormentato da scontri sanguinosi, come quello di Ettangi, combattuto contro le truppe di Enver Bey.

Dopo la cascata vi è un altro sbarramento e con una nuova canaletta, scavata per sette chilometri nel sasso, l'acqua giunge al quartiere Bu Mansur.

A quattro chilometri dalla città sbocca sul lato sinistro la sorgente detta Air Derna, con una portata di 250 litri al secondo, utilizzati per uso potabile e per l'irrigazione dell'oasi a sinistra dell'Uadi.

Dopo l'ingresso nell'abitato, le due canalette principali si suddividono in altre minori che prendono il nome dai quartieri che vanno ad irrigare. Per ognuna è strettamente segnato il quantitativo disponibile così che, con un turno prestabilito, gli utenti possono usufruire a periodi fissi del beneficio dell'acqua per le loro colture. La distribuzione avviene per mezzo degli « ukil », i quali giorno e notte

(*fot. Carcaterra*)

CARRUBI SULLE SPONDE DELL'UADI.

(*fot. Carcaterra*)
L'UADI APPENA ENTRATO NELL'OASI.

(*fot. Carcaterra*)
CASCATA DI SIDI EL HAG CREIEM.

regolano il corso dell'acqua nelle canalette minori. Il servizio è stato assunto dal Municipio che ne ha meglio regolato il funzionamento. Molto ancora si potrebbe fare in questo campo, ma l'attaccamento degli indigeni alle abitudini tradizionali è spesso di ostacolo a più rapidi progressi. Il prezzo dell'acqua è di cent. 40 per ogni 100 metri quadrati da irrigare. Ma essa non è adoperata solo a scopo agricolo: serve anche ad alcune concerie e, dove la corrente subisce uno sbalzo, sorgono mulini primitivi.

Lo sbocco dell'Uadi nell'Oasi, in mezzo a una festa di verde, è uno dei punti più pittoreschi della Colonia. L'ingresso in città avviene regolarmente per la porta; anzi di sotto la porta e attraverso una griglia. Ma non si deve pensare che l'Uadi si presenti sempre con tanta umiltà ai cittadini; quando piogge eccezionali ne provocano la piena, esso irrompe e invade in modo preoccupante. Ma i tecnici stanno studiando per porre riparo al grave inconveniente in modo che non venga più turbata la tranquillità di questa cittadina giustamente chiamata « La perla della Cirenaica ».

**LICINIO VESTRI.**

(fot. E. Fiorioli della Lena)

GIUOCO D'OMBRE E DI LUCI IN COSPETTO DI LÀGOSTA.

*ISOLE DELL'ADRIATICO*

# L'ISOLA DI LAGOSTA

In base al Trattato di Rapallo, la provincia di Zara, non consta che di due esigui territori: Zara e Làgosta, distanti l'uno dall'altro circa 200 chilometri.

Di Zara, del suo esiguo territorio, dell'irrazionalità dei suoi confini, della nobiltà d'animo e della fiera italianità de' suoi abitanti molto si è parlato e più ci si pensa.

Diciamo ora qualche cosa dell'altra oasi italiana.

L'isola di Làgosta si protende nel mare a mezzogiorno dell'isola di Cúrzola, separata da questa da un canale largo circa 14 chilometri; dalla parte meridionale prospetta la Testa del Gargano, dalla quale dista poco più di 100 chilometri. Ha le coste molto frastagliate, ricche di insenature e di porti grandi e piccoli, eccetto che nella parte sud-est.

Làgosta è accessibile da Ancona con la linea settimanale per Gravosa della « Soc. An. Industrie Marittime », che parte alle 17 di ogni martedì da Ancona e arriva a Làgosta alle 14 del giorno successivo; da Trieste, per Zara, Spalato, con due linee settimanali: una, la celere Venezia-Gravosa della « Soc. An. S. Marco », che parte da Trieste a mezzogiorno del sabato e riparte da Zara, dopo una sosta di tre ore e mezza, alle 0.30 della domenica e giunge a Làgosta alle 11 di questo giorno; l'altra, gestita dalla « Società Puglia » di Bari è la linea Venezia-Dalmazia-Albania-Brindisi, la quale consente di parti-

LÀGOSTA - UN ANGOLO D'ORIENTE.

re da Trieste alle 15 del sabato e di essere a Làgosta alle 6 del lunedì dopo soste di varie ore a Zara, Sebenico e Spalato.

La superficie dell'isola, lasciando da parte i numerosi scogli che geograficamente le appartengono, supera di poco i 5200 ettari, quasi tutti di terreno produttivo. L'isola ha carattere montuoso, ma le quote non sono molto elevate: il monte Hum, il più alto, raggiunge i 417 metri. Notevole è invece la ripidità delle alture, alcune delle quali scendono quasi verticalmente in mare.

Le colline limitano, come nel Carso, dei profondi bacini, delle conche o valli chiuse, il cui fondo è costituito da *humus* primitivo, la terra rossa, strappata dalla pioggia alle pareti circostanti, e pertanto fertilissime. Alcune di queste conche, a Làgosta chiamate *polje*, presentano una considerevole estensione: una, quella di Vinopolje, è lunga tre chilometri, larga uno; molto estesa e fertile è un'altra conca: Zlepolje. Ma queste fertilissime conche sono coltivate solo parzialmente.

L'isola di Làgosta ha meno abitanti di quanti ne potrebbe mantenere, e, sotto questo aspetto, è, in Italia, un'eccezione. La ricchezza viva dell'isola è notevolmente inferiore alla sua fertilità, perchè mancano braccia e organiche direttive. Mancano le braccia, così che, per esempio, i contadini di Làgosta non bastano per la vendemmia e si è costretti a ingaggiare contadini della vicina Iugoslavia. Ora, in un paese ricco di materiale « uomo » come il nostro, questa temporanea immigrazione straniera può e deve venir sostituita dalla nostrana. Basti dire che gli abitanti di Làgosta sono ora poco più di 1500, mentre in altri tempi superarono i 10.000.

L'isola verde, lussureggiante di vegetazione subtropicale, olezzante di rosmarino, offre al visitatore molte ed insigni bellezze naturali, ma meraviglioso è soprattutto il suo Porto Lago: uno dei più pittoreschi e più poetici, uno dei più ampi e più sicuri porti della costa dalmata, che pur ne ha tanti. Si trova alla estremità occidentale dell'isola ed è formato dalla sua costa e da tre scogli, poderose barriere naturali, che la proteggono da tutti i venti del quadrante.

Il porto si divide in due parti: Porto Lago piccolo, a settentrione, e Porto Lago grande, a mezzogiorno. Il primo è così tranquillo da meritare il nome che porta ed è tanto calmo che la vegetazione delle terre intorno lambe l'acqua salsa del mare. L'altro è così vasto che può contenere una flotta numerosa: durante le guerre napoleoniche gli Inglesi occuparono l'isola e avevano la seria intenzione di fare di Porto Lago un porto di guerra e l'avrebbero attuata, se gli avvenimenti politici del 1813 non li avessero allontanati dal nostro mare. Questo incantevole porto che possiede tutti gli elementi naturali di un idillico soggiorno in tutte le stagioni — mitissimo clima, serenità di cielo, estesi boschi, fragranza di fiori, è pressochè disabitato — ospita due sole ville di privati e la stazione radiotelegrafica costruita dal nostro Governo.

Ma una volta non fu così: anticamente si affacciava al porto nell'insenatura di Ubli, dotata di una sorgente di acqua potabile sebbene un po' salmastra, una popolosa città fortificata, che nel 997 fu raggiunta dalla collera di Venezia e rasa al suolo.

Entriamo così, necessariamente, nella storia.

L'isola di Làgosta, sentinella avanzata nell'Adriatico, fu certamente nota ai più antichi

navigatori del nostro mare, anche se non è scientificamente provato che antichi indecifrabili segni scolpiti su pietre, trovate qua e là nell'isola, siano iscrizioni fenicie, come pretendono alcuni storici dalmati. Certo fu romana, come tutto il resto della Dalmazia; anzi l'Appendini, scrittore raguseo, afferma che la città distrutta più tardi da Venezia, ottenne particolari privilegi dall'Imperatore Vespasiano. Plinio la chiama « Celadussa »; nella Tavola Peutingeriana porta il nome di « Ladestris ». « Lastobon » la chiama « Porfirogenito » nell'anno 927 (o 949) e questo nome è conservato tuttora dagli slavi che la chiamano « Lastovo ».

Agli inizi del X secolo apparteneva a Bisanzio, poi, verso la metà del secolo, passò, come si presume, sotto il dominio di Venezia. Certo è che fu presa dai Narentani, audacissimi pirati, i quali se ne servirono come di base militare nelle loro rapine nell'Adriatico. Decisa da Venezia la guerra contro i predoni, il doge Pietro Orseolo II, che ne aveva il comando, espugnò la città fortificata e la distrusse, massacrando quasi tutta la popolazione, eccettuate poche famiglie condannate a ritirarsi nell'interno dell'isola, dove costruirono la singolarissima borgata che è l'attuale Làgosta.

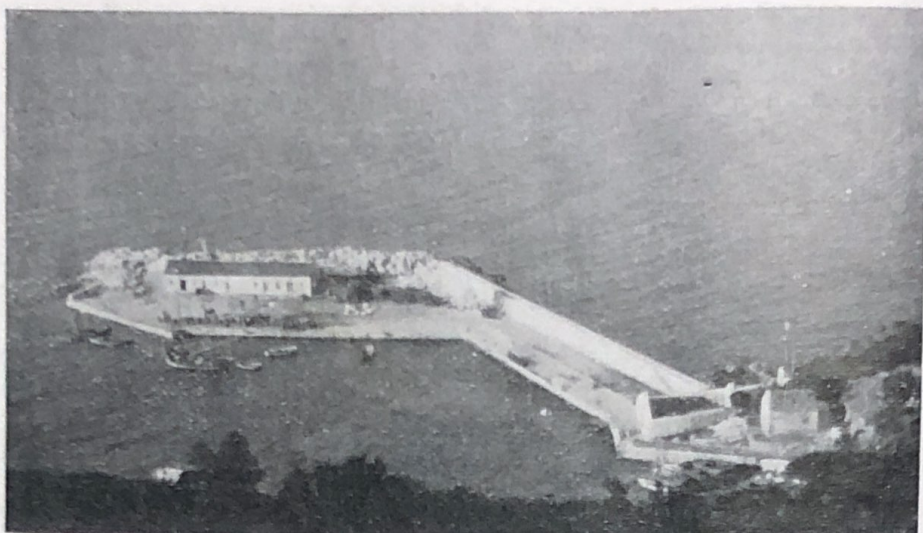
Il periodo che va dal 997 al 1216 non è sufficientemente chiarito. Se dobbiamo credere alla tradizione popolare, i Veneziani, dopo l'aspra lezione inflitta, avrebbero abbandonata l'isola che si sarebbe affidata al dominio dei « granzupani » serbi.

Certo è che nel 1216 essa viene ad esser parte della Repubblica di Ragusa per spontanea dedizione degli isolani, come risulta dal capitolo XV del libro primo degli statuti di Ragusa, a patto « *quod Comune Ragusij iuravit mantenere eis omnes antiquas suas consuetudines, quas ipsi inter se habent* ». La prima dedizione a Ragusa avvenne nel 1216, sotto gli auspici e per i buoni uffici del re serbo Stefano Nemanja II. Successivamente Stefano Uros II dei Nemanja volle riaver l'isola e fece perciò la guerra ai Ragusei; ma nel 1308, a pace conclusa, l'isola tornò a Ragusa alle condizioni della prima volta. E — meno un breve periodo di indipendenza durato 5 anni — visse con Ragusa fino alla comparsa nell'Adriatico dei soldati di Bonaparte. I Francesi, impossessatisi dell'Isola ne fortificarono le alture; ma questa precauzione non potè evitare che nel 1813, attaccati dagli Inglesi, dovessero capitolare dopo solo sei giorni di lotta per mancanza di vettovaglie. L'isola fu poi dell'Austria fino a Vittorio Veneto.

**Gli antichi ordinamenti di Làgosta.**

« *In Nomine Domini Nostri Jesu Cristi - Amen. - Questo libro è delli ordinamenti, e delle usanze della Universitade, e dello Comune della Isola di Lagusta, fatte et ordinate per tutti li Vomeni della Universitade di quella Isola in pubblico arengo de populo, in lo tempo de Sr. Biasio de Sorente Conte della d.a Isola: per lo Nobile e savio homo Misser Bartolomeo Gradenigo honorabile conte de Ragusa: le qual usanze et ordinamenti sono conceduti, e confirmadi alla ditta Universitade et allo Comune di Lagusta per lo preditto Misser Bartolomeo conte. Anno Dni M: CCC .X Indict. 8ª, die 10 Mensis Januarij* ».

Così comincia un prezioso manoscritto che contiene gli Statuti di Làgosta, scritti da Pietro Ignazio Sorgo-Cerva di Ragusa. Apprendiamo subito che la Repubblica era rappre-

LÀGOSTA - FIORI E ROCCE.

(fot. Desanti)

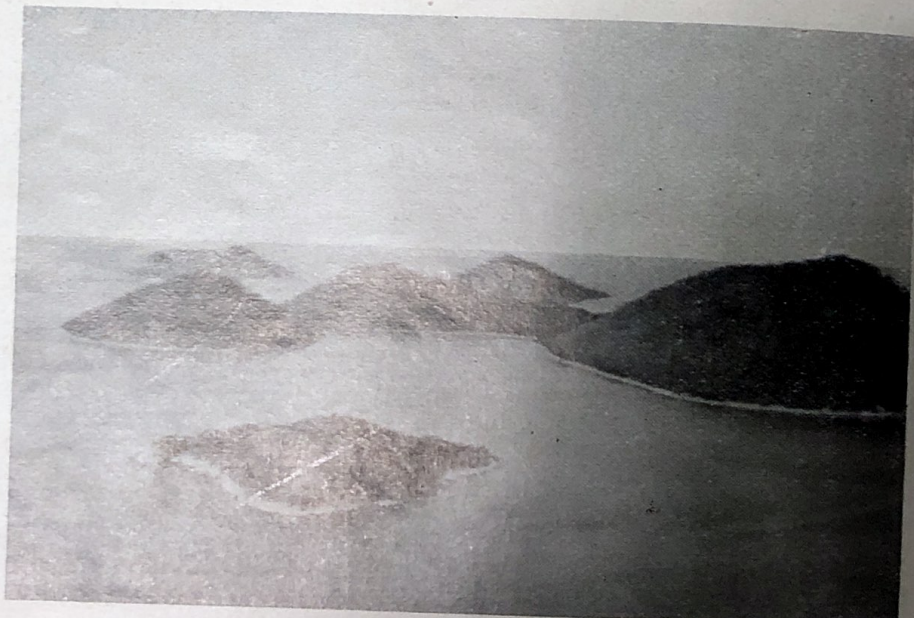
LÀGOSTA - PORTO D'ATTRACCO ALL'ISOLA.

sentata a Làgosta da un Conte e che « li Voameni della Universitade » in pubblico arengo de populo vi esercitavano il potere legislativo. Ragusa, la toscaneggiante, permeata di civiltà italiana, accetta anche i costumi politico-amministrativi dell'Italia. Il libero Comune italico è anche a Làgosta. Il Conte di Ragusa restava in carica un anno soltanto; ma il Consiglio dei venti anziani esercitava autorità perpetua. Presidente del Consiglio era il Conte, e amministrava la giustizia di prima istanza, ma sempre secondo gli ordinamenti della « Universitade » insieme coi giudici eletti dal Consiglio.

Il Conte non era nè un governatore nè un prefetto, ma un giudice, salariato, dagli stessi isolani, i quali erano tenuti a « *dare di salario al detto Conte duecento Scudi di g.ti 36 l' uno all' anno, in questi termini, cioè un terzo all' ora che il Conte entrerà in possesso dell' officio, un terzo di là a sei mesi, e tutto il resto all'ora che sarà cambiato dal Successore, e che oltre il detto salario non gli debbano dare regalia di sarde, ne di altra sorte di pesci, ne di vino, ne di oglio, ne di veruna altra cosa* ».

Il Conte non poteva permettersi di fare il tirannello, nè di prevaricare altrimenti; e difatti il cap. 36 stabiliva che se egli « *andasse sopra alcuna persona, tirandoli per cavelli, ò con spada, ò mano li facesse alcuna iniuria, e provasse con idonei testimonj, che lo preditto Conte sia cacciato fuori dello suo regimento* » mentre il cap. 136 stabilisce che i Conti di Làgosta « *non possono essere accommessi, agenti, o procuratori di alcuno sotto alcun quesito, colore, o ingegno, ne agere o difendere cause, o scoder crediti di alcuno* ».

Nessun arbitrio dunque; l'autorità era disciplinata e limitata dalla libertà dei cittadini.

Notevoli ed illuminate da uno spirito di equità sono le disposizioni contro i delinquenti di ogni specie. L'omicidio è severamente punito: « Statuimo, et ordinemo, che ogni persona, che farà o vero commetterà homicidio, debbia morire, et essere morto, condennato à morte se non provasse legitimamente che quello homicidio avesse fatto defendendosi: e se quello, che avesse fatto lo Omicidio fugisse, e scampasse, sia bandito perpetual-

(fot. Desanti)

LÀGOSTA - PORTO LAGO GRANDE A VOLO D'UCCELLO.

mente della Isola de Lagusta, e dello suo distretto ».

L'esilio era una pena molto comune nel codice di Làgosta, forse per il semplice motivo che la Universitade non disponeva di un carcere abbastanza ampio. Ma la gravità della pena era generalmente intesa; ed ecco una pietosa disposizione che la mitiga, per i reati minori, sospendendola durante le feste — ricorrenti in febbraio e luglio — di S. Biagio, « glorioso Baron e Confalonieri della terra de Ragusi ».

(fot. Desanti)

LÀGOSTA - PORTO LAGO GRANDE, IDILLICO SOGGIORNO.

Il libro degli ordinamenti di Làgosta disciplina e regola tutti i rapporti della vita sociale nell'isola ed è informato ad un senso di civiltà e di equità.

Non meno interessanti sono le norme che regolano i rapporti commerciali: il calmiere — che i legislatori di Làgosta chiamano « meta » — vi funziona stabilmente e in perpetuo. Il commercio era allora in mano di pochi, specialmente di quelli che possedevano velieri, e la libera concorrenza non poteva sviluppare la sua azione moderatrice sull'ingordigia degli speculatori. Anche l'industria — quella primitiva della pesca e quella della conservazione del pesce, unica a Làgosta — era sottoposta a controlli e a restrizioni. Eppoi il vettovagliamento dell'isola doveva essere allora una preoccupazione non lieve, se ancor oggi i piroscafi col mare cattivo non vi possono approdare e le merci destinate a Làgosta vanno a passeggio per l'Adriatico e arrivano a destino con sensibile ritardo. Tanto la « meta » quanto gli obblighi imposti ai pescatori avevano dunque l'unico scopo di beneficiare il popolo.

E poichè abbiamo accennato all'antica industria della pesca, diremo che il mare di Làgosta ha una ricchezza ittica di prim'ordine, ma che il problema della pesca attende ancora d'essere considerato al suo giusto valore e risolto in modo completo e razionale. Molte e varie sono le qualità di pesce che gli innumerevoli pescatori del luogo, italiani e sudditi iugoslavi, traggono dalle acque dell'Adriatico in quantità considerevole: dall'astice, all'aragosta, al branzino, alle altre qualità minori, tra cui abbondantissime le sardelle; ma per la tutela di questo patrimonio ittico, la cui ricchezza fu rilevata fin negli editti della Repubblica Veneta, è necessario provvedere con sollecite e rigorose sanzioni contro la pesca abusiva e sterminatrice a base di esplosivi.

I 1500 abitanti dell'isola vivono tutti nella borgata di Làgosta, che non può vedersi dal mare perchè costruita oltre la parete montuosa che prospetta il canale. A Làgosta si arriva dall'alto dopo aver fatto a piedi 1250 metri di strada abbastanza erta. E dall'alto le sue case variopinte dànno l'impressione di un gregge spaurito, accovacciato dietro un riparo. La vendetta del doge persuase i vecchi abitanti a vietarsi la vista del mare e a nascondersi in una conca, le cui pareti scoscese spiegano perchè a Làgosta la via normale è la scala.

Passeggiare per la borgata equivale a un salire e scendere continuo con molta tendenza alla verticale, cosicchè vien fatto di pensare che se il progresso dovesse giungere sino a consigliare dei moderni mezzi di trasporto meccanico urbano anche per Làgosta, invece del tram converrebbe adottare l'ascensore. Intanto non c'è nella borgata neppure un fanale a petrolio, e di notte bisogna illuminarsi la via col lanternino. Quando piove — e a Làgosta sa piovere sul serio — le scale si trasformano in torrenti, impetuosissimi o, per essere più esatti, in docce di enormi dimensioni:

(fot. Desanti)

LÀGOSTA - «POCLADARI», NEL LORO BIZZARRO COSTUME.

in tal modo, la pioggia spegne a Làgosta ogni vita esteriore.

Gli abitanti dell'isola sono quasi tutti contadini e pescatori insieme, perchè zappano e pescano con l'identica perizia. Infatti, il vino, l'olio, la pesca estiva delle sardelle e la pesca invernale delle aragoste costituiscono le principali risorse dell'isola; che possiede, del resto, estesi boschi e molti terreni incolti che si potrebbero sfruttare con grande vantaggio. E sebbene la loro conca nativa assomigli a una bolgia dantesca, non solo quando piove, ma anche quando il sole estivo l'arroventa, i lagostani sono buona gente tranquilla e gioviale, forse perchè non conoscono la miseria.

Hanno una tipica e inveterata predilezione per il ballo: a Làgosta ballano tutti, giovani e vecchi, e tutto l'anno, meno i periodi di assoluto divieto ecclesiastico. Vige poi una singolare tradizione carnevalesca, forse di origine romana.

Dopo l'Epifania, gli uomini di Làgosta, previa licenza del Podestà, si costituiscono in allegre compagnie per passare lietamente il carnevale. Se ne formano da quattro a sei, e quella che è composta dei giovani delle migliori famiglie ottiene, di solito, dal Podestà l'ambito privilegio di offrire alla cittadinanza il più interessante spettacolo del carnevale: quello dell'ultimo giorno.

I membri di detta compagnia vestono tutti un costume uniforme: pantaloni di panno azzurro cupo, camicione bianco coperto da un attillato corsetto rosso scarlatto con due nastri multicolori incrociati sul petto e sul dorso. Portano un cappello duro, ornato di fiori e di nastri d'oro e d'argento, e sono armati di spada: che adesso è di legno, essendo stata proibita l'arma vera nel 1866, dopo una rissa che si scatenò. Si chiamano « Pocladari », e poichè nel dialetto dell'isola « Poclad » significa carnevale, traducendo letteralmente si potrebbe forse chiamarli « Carnascialanti ». Giova però osservare che mostrano qualche analogia coi « Maccheroni » veneti, i palafrenieri del « Carnevale » a cavallo dell'asino. Il protagonista del grande spettacolo finale è anche qui un fantoccio, che vien fabbricato l'ultimo lunedì. È tutto imbottito di paglia, ma gli stivaloni sono pieni di sabbia per rendere più pesante la parte inferiore del suo corpo, destinato a compiere un lungo tragitto aereo; è vestito con molto sfarzo (chè, quanto più ricco il vestito, tanto maggiore il vanto della compagnia), e vien atteggiato con la mano sinistra poggiata al fianco e la destra tesa in alto con un gesto di scherno.

La preparazione del fantoccio assume aspetto di cerimonia e viene accompagnata dal suono della così detta « lira », curioso strumento a tre corde, fatto a mo' di mandolino, ma tutto d'un pezzo. Queste « lire » vengono conservate religiosamente e se ne trovano, a Làgosta, che hanno secoli di età.

Quando il fantoccio è terminato, la compagnia siede a banchetto, cantando canzoni popolari. Il fantoccio non deve essere veduto da nessuno, al lunedì, e alcuni della compagnia fanno buona guardia, mentre altri, indossate vesti grottesche, fanno il giro del paese, sostando nelle case delle migliori famiglie. Accompagnate dalla « lira », essi cantano canzoni eroiche e improvvisano burle.

All'alba del martedì, ultimo giorno di carnevale, un gruppo dei « Pocladari » sale solennemente, accompagnato dalla « lira », sulla rupe che sovrasta la borgata, portando seco una lunga corda. Un capo di essa viene assicurato alla rupe e l'altro legato ad un palo, piantato nel piano sottostante. Sono circa duecento metri di corda. Quel giorno a Làgo-

(fot. Desanti)

LÀGOSTA - IL SIMBOLICO CARNEVALE, POSTO IN SELLA DEL PIÙ GAGLIARDO ASINO DELL'ISOLA.

sta la campana di mezzogiorno suona alle undici e si anticipa la colazione... come al tempo dell'ora legale. Subito dopo, la compagnia si raduna nella casa sociale. I suoi membri sono al completo, vestono i loro costumi ed hanno una collana d'oro pesante al petto. Poi si mettono in fila, a due a due, e, sempre al suono della « lira », percorrono la borgata, preceduti dal « Carnevale », che cavalca il più robusto asino dell'isola, ornato anch'esso di nastri. Ma l'asino col fantoccio ha un grottesco battistrada, un orso, una maschera pelosa che prende in giro il pubblico circostante facendo il buffone.

Parte della comitiva si ferma al piano intorno al palo, e il fantoccio portato da sei palafrenieri sale la rupe donde discenderà a cavalcioni della corda. Quando tutto è pronto due gridi d'intesa dall'alto e dal basso, poi un colpo di fucile, ed ecco che il fantoccio scende veloce scivolando lungo la corda. In una quindicina di secondi i 200 metri sono già percorsi. Il popolo lo acclama con alte grida di gioia; perchè dalla velocità della sua discesa trae pronostici per il raccolto. Ma il fantoccio torna sulla rupe e ridiscende per altre due volte, e affinchè il pronostico sia buono, occorre che tutte le tre prove vadano bene. (Una volta, il fantoccio mal equilibrato o poco pesante si fermò a mezza corda e la compagnia che lo aveva fabbricato, corse un brutto quarto d'ora!).

Poi il fantoccio torna sul suo asino e fa il giro della borgata, sostando a molte porte, e verso il tramonto si ferma nel centro di un campo, davanti la chiesa, dove si balla un ballo tradizionale che con le sue figure simmetriche ricorda la quadriglia. La sua figura più caratteristica, il « Kolo » (che assomiglia al *rond* della quadriglia) con incrocio di spade, è di bellissimo effetto.

Intanto il povero fantoccio, il cui destino sta per compiersi tragicamente, riceve da ogni spada una piattonata, finchè non viene spogliato e bruciato in mezzo al silenzio generale, al quale succede la più rumorosa gioia, allorchè la combustione è avvenuta completamente.

Questo spettacolo è unico in tutta la Dalmazia; e secondo un'antica credenza popolare, la fiamma di quel rogo satirico preservava l'isola dalla peste.

LÀGOSTA - L'ANTICA LOGGIA DOVE I MAGGIORENTI DEL PAESE SI RIUNIVANO A DETTAR LEGGI.

Ma dal 1866 in poi lo spettacolo non si dà più integralmente, ed appare mutilato della parte più vivace. Adesso infatti il fantoccio va al rogo in silenzio, giocattolo senz'anima, mentre prima aveva una voce: il suo testamento, che era letto davanti a tutto il popolo di Làgosta prima del sacrificio. Il testamento era in versi ottonari a rime abbinate e ricordava gli avvenimenti dell'isola, criticava l'economia privata e l'amministrazione pubblica, rivelava con trasparenti allusioni gli intrighi amorosi: divertiva, pungeva, e correggeva. Nel 1866, il testamento ebbe allusioni troppo piccanti e suscitò quella tal rissa alla quale abbiamo già accennato; e l'autorità lo vietò.

***

Per virtù del suo fante, l'Italia ha revocato l'iniquo bando che l'esiliava dall'Adriatico orientale. Durante la sua assenza, lo straniero ha tentato tutti i mezzi per distruggere anche il ricordo dell'Italianità in Dalmazia. Invano: pur dopo secoli, noi ritroviamo a Làgosta i segni della nostra civiltà, l'affermazione viva e robusta del nostro costume e del genio della nostra stirpe. Adesso, il còmpito nostro — che è anche un nostro dovere — è di completare la redenzione restituendo alla verde isola l'antica floridezza. Occorrono l'intelligente cura del Governo e l'iniziativa privata; ma la meravigliosa fecondità dell'isola garantisce lauto premio a ogni sacrificio.

Il Governo Fascista ha dato al comune di Làgosta il suo fervido ed operoso appoggio, compiendo opere di grande importanza, tra cui il primo pozzo tubolare con pompa a motore, la cisterna comunale e le pozze per lo abbeveratoio del bestiame in aperta campagna. In tal modo l'isola, tormentata da una tremenda siccità, ha ottenuto quel refrigerio cui ambiva da tempo immemorabile. Altra opera considerevole è l'inizio della strada tra il porto e l'abitato di Làgosta, la quale costituirà la principale arteria dell'isola. Trattasi di un lavoro lungo e paziente attraverso rocce massicce, al quale però i saldi lavoratori del luogo dànno tutta la loro energia, sapendo che la nuova via di comunicazione segnerà l'inizio di una nuova vita per l'isola, e per il porto, diverrà il mezzo di una vasta espansione commerciale marittima, dalla quale trarrà sicura ricchezza non solo Làgosta, ma l'intera provincia.

L'opera esplicata dal Regime in pro' di Làgosta è dunque più che considerevole, ma le difficoltà contro le quali deve combattere il risorgimento agricolo e forestale dell'insulario sono molte. Esse dipendono soprattutto dalle condizioni demografiche e dallo sminuzzamen-

COSTUMI FEMMINILI DI LÀGOSTA.

(*fot. Desanti*)

LÀGOSTA - LA TRADIZIONALE DANZA DI CARNEVALE RICORDA LE FIGURE DELLA QUADRIGLIA.

to della proprietà fondiaria: ogni famiglia, si può dire, possiede diecine di appezzamenti di terreno, sparsi nelle più varie parti dell'insulario, cosicchè trovasi nell'impossibilità di dare alle proprie coltivazioni un andamento nonchè razionale, ma anche soltanto rudimentale.

Per farsi un'idea della ricchezza di questa isola, basta considerare che essa possiede sessantaquattro valli amorosamente coltivate, le quali attendono la costruzione dei pozzi artesiani; basta pensare ai due abbondanti banchi di corallo che, nel Portorosso, aspettano di essere convenientemente sfruttati e valorizzati.

Làgosta attende fiduciosa che l'opera redentrice, così felicemente iniziata, giunga al suo compimento. Sono milleottocento abitanti che formano una piccola colonia sul mare nella quale tutto è semplice e sano, di una invidiabile schiettezza rusticana. Grande e serena famiglia italiana in mezzo all'Adriatico, ai confini della Patria che vigila e provvede con materna sollecitudine alle sue migliori fortune.

**UGO DESANTI.**

NB. — Dobbiamo pubblica riconoscenza al giornalista Narciso Quintavalle, il quale ha concorso alla preparazione di questo articolo, specialmente per la parte riflettente le nuove opere, e al Podestà di Làgosta Col. Ramaccini, che ha fornito a lui indicazioni e informazioni preziose.

# ENTE NAZIONALE INDVSTRIE TVRISTICHE

**Servizio di consulenza per le Aziende Autonome.**

L'ENIT, al quale compete la vigilanza e il coordinamento della azione turistica delle stazioni di cura, soggiorno e turismo, ha stabilito uno speciale servizio di consulenza per facilitare il funzionamento amministrativo e tecnico delle Aziende e collaborare allo studio ed alla pratica soluzione dei problemi comunque interessanti il turismo locale. Alle Aziende Autonome interessate verranno così fornite le informazioni amministrative e tecniche necessarie a facilitare l'opera loro. In tal modo le Aziende Autonome saranno tempestivamente edotte delle norme legislative e di giurisprudenza nonchè delle disposizioni e circolari ministeriali, e altrettanto potrà avvenire per i Comitati provinciali del turismo che ne facciano richiesta.

Il servizio di cui sopra sarà integrato con le comunicazioni intorno ai provvedimenti di interesse locale che, per analogia, potessero applicarsi altrove.

**Pubblicazioni di propaganda turistica.**

Fra le più recenti pubblicazioni dell'ENIT poste in distribuzione, notiamo — oltre le ristampe dell'edizione inglese di *Adriatico* e dell'edizione francese di *Venezia* — due nuove guide illustrate, in formato americano, dedicate, una alla *Riviera italiana,* per ora solo in spagnolo, l'altra ai *Laghi italiani,* in tedesco.

Dopo l'interessante monografia sulla linea aerea Roma-Venezia-Vienna, e dopo la pubblicazione su Mantova — edita in occasione del Bimillenario Virgiliano — l'ENIT ha curato anche la pubblicazione e la ristampa in altre lingue di varie guidine che, in breve testo, dànno notizie e dati utili al turista che viaggia nel nostro Paese: così sono proprio di questi giorni l'edizione francese e inglese di *Roma,* quelle inglesi di *Pavia, Arezzo, Aquila, Lecce* e *Verona;* quelle tedesche di *Pavia, Agrigento, Pistoia, Rodi* e le *Terme di Calitea, Siracusa, Verona* e *Gubbio;* quelle italiane di *Montecassino* e di *Agrigento.*

**Pubblicità radiofonica per le Stazioni di cura.**

Tra i mezzi più idonei per una azione di propaganda turistica trova posto la radiodiffusione delle notizie riferentisi alle risorse curative, climatiche, artistiche dei singoli soggiorni, alla loro organizzazione ricettiva, ai prezzi del soggiorno, agli svaghi ed avvenimenti eccezionali, a tutto quanto insomma costituisce ragione di richiamo e stimolo turistico. L'ENIT già diffonde quotidianamente, a mezzo del suo Radio-Giornale le maggiori e più interessanti notizie e informazioni di carattere generale e di obbiettivo interesse turistico. Senonchè si reputerebbe conveniente fosse assicurato al servizio della propaganda turistica un carattere continuativo o pubblicitario, così da imporla — con la ripetizione — all'attenzione del pubblico.

Per facilitare questa azione pubblicitaria, l'ENIT ha ottenuto dall'EIAR il beneficio di una speciale tariffa di abbonamento alle radio-diffusioni di pubblicità e propaganda dalle stazioni di Roma, Napoli, Milano, Torino, Genova e Bolzano.

È augurabile che tutte le stazioni di cura, soggiorno e turismo e i Comitati Provinciali del turismo possano avvantaggiarsi delle facilitazioni di cui sopra.

**Concorsi d'abbellimento delle Stazioni ferroviarie.**

Si è riunito in questi giorni, presso la Direzione Generale dell'ENIT, il Comitato Esecutivo del Concorso Abbellimento Stazioni ed altri impianti ferroviari, svoltosi durante l'anno corrente nei vari Compartimenti, con due distinte manifestazioni: l'una di vero e proprio concorso di abbellimento, riservato alle stazioni ed agli impianti speciali di tutta la rete, che non avevano ancora partecipato per il passato a queste gare; l'altra dedicata invece alla revisione di tutti gli impianti già premiati nei passati concorsi.

Il Comitato ha potuto constatare con soddisfazione che tanto l'una quanto l'altra manifestazione hanno dato ottimi risultati: ben 460 stazioni e impianti speciali hanno partecipato alle gare con risultati notevoli, tanto che sono stati giudicati meritevoli di premio il 94 %. La revisione poi delle stazioni già premiate ha dimostrato la costante assiduità dei titolari nel mantenere e migliorare gli abbellimenti già effettuati nei passati anni. Le stazioni e gli altri impianti che hanno avuto la conferma del premio, sommano alla cifra di 1118.

Il Comitato ha poi deciso di indire per il prossimo anno un Concorso Nazionale, al quale potranno partecipare tutte le stazioni della rete, nonchè gli impianti speciali della trazione e della elettrificazione.

# ABBONATEVI ALLE RIVISTE DEL TOURING!

## L'abbonamento ridotto a "LE VIE D'ITALIA„ prorogato al 31 Dicembre

## LE VIE D'ITALIA

Organo ufficiale del T.C.I., si pubblica mensilmente in fascicoli di 120 pagine di carta patinata, che alla fin d'anno vengono a costituire un volume di circa 1500 pagine con migliaia di illustrazioni e centinaia di articoli riflettenti tutti gli aspetti della vita italiana, nell'arte, nel paesaggio, nei costumi, nell'attività produttiva, ecc. È una delle più diffuse (180 mila copie) ed apprezzate riviste che si pubblichino in Italia.

*Il grande affluire di abbonamenti per il 1931 e la impossibilità di provvedere alla loro registrazione prima del 15 Novembre, ci ha consigliato anche questo anno di prorogare al 31 Dicembre 1930 la data ultima per l'accettazione degli abbonamenti a prezzo ridotto.*

**Quindi l'abbonamento annuo per il 1931, se effettuato entro il 31 Dicembre 1930 è di L. 15,50 (Estero L. 30,50) per i Soci del T. C. I.; L. 23,50, (Estero L. 38,50) per i non Soci. Dopo il 31 Dicembre: L. 18,50 (Estero Lire 36,50) per i Soci del T. C. I.; L. 26,50 (Estero L. 44,50) per i non Soci.**

## LE VIE D'ITALIA E DELL'AMERICA LATINA

Efficace collegamento tra i milioni di Italiani che vivono e lavorano nel Sud America, e la Madre Patria. Si pubblica pure mensilmente in fascicoli di 120 pagine su carta patinata, con materiale illustrativo di prim'ordine, e descrive insieme cose e avvenimenti dell'Italia e dell'America Latina, valendosi delle penne più brillanti e delle competenze più reputate.

**Abbonamento annuo: L. 25,50 (Estero L. 50,50) per i Soci del T. C. I.; L. 30,50 (Estero L. 55,50) per i non Soci.**

## L'ALPE

Rivista mensile, esponente dell'opera di propaganda che il Touring esplica in favore del bosco, del pascolo e del monte. È la più riccamente illustrata tra tutte le riviste forestali che si pubblicano in Europa.

**Abbonamento annuo: L. 15,50 (Estero L. 25,50) per i Soci del T. C. I.; per gli Ufficiali della Milizia Nazionale Forestale e per i Tecnici forestali dello Stato, L. 12,50; per i Sottufficiali e Militi della Milizia Nazionale Forestale L. 10,50.**

## L'ALBERGO IN ITALIA

Tratta, in eleganti fascicoli mensili, dei problemi inerenti alla tecnica e all'amministrazione alberghiera, alla politica del turismo, all'alimentazione, ai servizi ed alle forniture d'albergo, e in genere a tutto quanto contribuisce a valorizzare il turismo nazionale sotto gli aspetti dell'ospitalità.

**Abbonamento annuo: L. 10,50 (Estero L. 20,50) per i Soci del T. C. I.; L. 15,50 (Estero L. 30,50) per i non Soci.**

## LE STRADE

Organo mensile dell'Istituto Sperimentale Stradale del T. C. I. e del R. A. C. I. e della Commissione Strade del T. C. I., svolge gli argomenti stradali di più vivo interesse per il nostro Paese, seguendo quanto si pubblica in tale materia sui periodici tecnici in ogni lingua.

**Abbonamento annuo: L. 6,50 (Estero L. 12,50) per i Soci del T. C. I.; L. 8,50 (Estero L. 14,50) per i non Soci; L. 4,50 per i Funzionari degli Uffici Tecnici Stradali.**

# UN MESE E NON PIÙ!

Fate presente ai vostri amici e conoscenti non ancora Soci del Touring, che **versando la quota del 1930 entro il 31 Dicembre p. v. — L. 15,20** (Estero **L. 25,20**), più **L. 2,** di tassa di iscrizione per i nuovi Soci — **potranno ricevere gratuitamente:**

1 - « ATTRAVERSO L'ITALIA » - VOL. I - **PIEMONTE** magnifico volume di grande formato, in carta patinata di lusso, con 272 pagine, 411 illustrazioni in nero, 4 tavole in quadricromia, 1 carta geografica a colori.

2 - **GUIDA DELLE STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE E DI PARTICOLARE INTERESSE TURISTICO** - Vol. IV - Italia Meridionale.

3 - **GRANDE CARTA DELLE ZONE TURISTICHE D'ITALIA AL 50.000** - 2 fogli di Napoli e dintorni.

**Scaduto il 1930,** le stesse pubblicazioni verranno poste in vendita ai seguenti prezzi:

1 - ATTRAVERSO L'ITALIA, Vol I - PIEMONTE. Per i Soci: alla Sede **L. 20;** Italia e Colonie **L. 23;** Estero **L. 26,50.**

2 - GUIDA DELLE STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE E DI PARTICOLARE INTERESSE TURISTICO - Vol. IV. Per i Soci: alla Sede **L. 8;** Italia e Colonie **L. 9,50;** Estero **L. 11.**

3 - GRANDE CARTA DELLE ZONE TURISTICHE D'ITALIA AL 50.000 - 2 fogli di Napoli e dintorni. Per i Soci: alla Sede **L. 8,** Italia e Colonie **L. 9,50,** Estero **L. 10,50.**

Coloro che aspetteranno il 1931 per associarsi al Touring, ricevendo il secondo volume di « *Attraverso l'Italia* » (Lombardia Occidentale), sentiranno di non poter fare a meno del primo volume per non lasciare incompleta la magnifica collezione. E dovranno acquistarlo ad un prezzo superiore all'importo della quota sociale.
È dunque il caso di scuotere i titubanti e i ritardatari per indurli, nel loro stesso interesse, ad approfittare di questo ultimo mese, a scanso di ogni pentimento.

---

# PER IL TURISMO INVERNALE

### DA RIFUGIO A RIFUGIO

È uscito recentemente il secondo volume della Guida « *Da Rifugio a Rifugio* ». Frutto della cordiale collaborazione tra il C. A. I. e il T. C. I., essa fornisce per ciascun rifugio: la posizione, la capienza, il periodo d'apertura, il custode, i servizi, gli accessi dal fondo valle, i congiungimenti con gli altri rifugi, le escursioni a cui può servire di base, ecc.
Il secondo volume — di mole maneggevolissima e rilegato in tutta tela come il precedente — illustra quell'impareggiabile complesso alpino che si fregia dei nomi di Pale di San Martino, Marmolada, Sella, Sassolungo, Catinaccio, Latemar, ecc.

Vol I - ALPI PUSTERESI, AURINE, BREONIE, PASSIRIE, VENOSTE (200 pag, 2 carte. 12 schizzi top. 48 fotografie): alla Sede del T. C. I. **L. 15;** Italia e Colonie **L. 16,50;** Estero **L. 18,50.**

Vol. II - DOLOMITI OCCIDENTALI (250 pag. 1 carta geogr. 12 schizzi, 72 fot.): alla Sede del T. C. I. **L. 15,** Italia e Colonie **L. 16,50,** Estero **L. 18,50.**

# CARTA DEGLI ITINERARI SCIISTICI

Preziosa compagna di coloro che si dedicano agli sports invernali, questa carta, alla scala di 1:50,000, segnala gli itinerari percorribili, la probabilità e direzione delle valanghe, i luoghi ove conviene procedere senza sci. Ne sono usciti sinora due fogli:

I Foglio: CORTINA D'AMPEZZO E LE DOLOMITI CADORINE: alla Sede del T. C. I., **L. 5.—;** Italia e Colonie **L. 6,50;** Estero **L. 7,50.**

II Foglio: LA VAL GARDENA E I GRUPPI DELLA MARMOLADA, CATINACCIO E SELLA: alla Sede del T. C. I., **L. 5;** Italia e Colonie, **L. 6,50;** Estero **L. 7,50.**

# VITA DEL TOURING

## AVVISO IMPORTANTE.

**Dato il grande afflusso di abbonamenti a « Le Vie d'Italia » per il 1931 e l'impossibilità di provvedere alla loro registrazione prima del 15 novembre, la data ultima per l'accettazione di abbonamenti a prezzo ridotto è prorogata al 31 dicembre 1930. Chi verserà entro tale data l'importo dell'abbonamento, sarà tenuto a pagare solo L. 15,50 (Estero L. 30,50); dal 1° gennaio 1931 il costo dell'abbonamento sarà invece di L. 18,50 (Estero L. 36,50).**

### Rinnovo della tessera.

I Soci annuali che sono in possesso di una tessera le cui dieci caselle per l'applicazione del tagliandino comprovante il pagamento della quota sociale sono tutte riempite, sono invitati a procurarsene una nuova, mediante l'invio di L. 1 e, facoltativamente, di una fotografia, formato tessera (cm. 3 × 4). La nuova tessera differisce sensibilmente dalla precedente. Essa è stata studiata sotto il rapporto della comodità e della praticità.

E' un elegante e robusto cartoncino che nel *recto* è ornato di una cromolitografia nella quale campeggiano i contorni della nostra Italia, lo stemma e il motto del Touring, e nel *verso* contiene tutti i dati necessarî per l'identificazione del titolare. Il cartoncino non è più, come il precedente, piegato in due, essendosi constatato che facilmente si lacerava sulla piegatura, e si presta benissimo ad essere custodito in portafogli anche di piccole dimensioni. E' poi in vendita anche la custodia trasparente di celluloide per quelli che desiderano proteggerlo (alla Sede, L. 1,50; Italia e Colonie, L. 2,50; Estero, L. 3,50).

La nuova tessera manca di un elemento che era contenuto nell'antica: cioè l'indicazione della marca e del numero della bicicletta.

Questa omissione è suggerita dal fatto che, mentre il Touring Club originariamente aveva carattere prevalentemente ciclistico, ora si è esteso a tutte le altre forme di turismo. Però l'utilità della indicazione sussiste ancora, ma soltanto per coloro i quali vogliono passare la frontiera svizzera senza pagare i diritti doganali, s'intende coll'obbligo però di riesportare la bicicletta. Ora in servizio di questi il Touring ha fatto preparare una tessera speciale, la quale serve appunto per il passaggio di frontiera per chi si reca nella Svizzera ed essa viene rilasciata, su domanda, al Socio il quale invia un'altra lira e (questa volta obbligatoriamente) la fotografia nel solito formato.

### Un'opportuna avvertenza per i Soci.

Il versamento della quota, in qualsiasi periodo dell'anno venga effettuato, si intende fatto *per l'anno in corso* e dà diritto a tutte le pubblicazioni spettanti per l'anno medesimo. Solo allorquando venga esplicitamente dichiarato dal Socio nella domanda d'ammissione, il versamento viene registrato per l'anno successivo.

L'iscrizione retroattiva (cioè valevole per ottenere le pubblicazioni distribuite nell'anno precedente) non costituisce un diritto da parte dei Soci, ma una facoltà che la Direzione accorda nei primi mesi dell'anno, solo quando esista una disponibilità delle dette pubblicazioni.

Temiamo però che questa facoltà debba essere molto limitata per quanto riguarda l'iscrizione retroattiva (cioè fatta nel 1931) per l'anno 1930, perchè il gran numero di nuove iscrizioni avrà per la fine dell'anno ridotto a limiti modestissimi le rimanenze.

### Lauri e crisantemi benefici.

Il 25 ottobre la grande famiglia dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni in Milano celebrò solennemente il 30° anno di attività professionale del Gr. Uff. G. B. Colombo, Ispettore Superiore Capo, rappresentante l'Istituto nella Metropoli Lombarda. Trent'anni di vita dedicati alla nobile missione del Risparmio e della Previdenza. Cospicue le adesioni, fervidissime le manifestazioni che culminarono in un banchetto all'Albergo Touring.

Alla sua volta il Gr. Uff. Colombo volle commemorare la fausta data con una cospicua erogazione (L. 25 mila di Cons. It. 5 %) a favore del Villaggio Alpino del T. C. I. La somma è destinata a formare cinque quote di Socio patrono (cioè di quei Soci che acquistano il diritto di designare un beneficando, ogni anno, per un turno) a favore specialmente di bimbi delle famiglie disagiate che prestino servizio nell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni: e le quote saranno intestate al nome di Alda Colombo, che colla sua grazia, il suo ingegno, la sua attività formava la gioia e l'orgoglio dei genitori, a cui fu tolta da immatura morte nello scorso anno. La Presidenza del Touring e la Commissione Amministrativa del villaggio, inchinandosi alla soave memoria, che perpetueranno nell'opera benefica, ringraziano del generoso dono.

### Premi agli allievi delle Scuole Medie.

E' noto come il Ministero dell'Educazione Nazionale abbia suggerito ai Capi di Istituto delle Scuole Medie, i quali vogliano conferire un premio agli allievi più distinti, di scegliere per tale scopo l'associazione al nostro periodico *Le Vie d'Italia*. Ora l'egregio Preside di un Liceo ci ha fatto osservare che è frequente il caso che i giovani distinti siano già per conto loro associati al nostro periodico, ed ha proposto che in tal caso venga sostituito a *Le Vie d'Italia* l'altro *Le Vie d'Italia e dell'America Latina*.

La Presidenza è stata lieta di accordare il cambio, e a condizioni di favore.

### La Crociera Trieste-Patrasso-Napoli del T. C. I. (2-7 settembre 1930).

Su a S. Giusto, davanti alla Basilica antica, nella piazza solatia, che s'affaccia sul mare, la Crociera ebbe il suo inizio ideale.

Il mattino del 2 settembre — alla presenza del Prefetto, del Podestà Sen. Pitacco, delle Autorità e del Corpo Consolare del Touring — l'On. Italo Bonardi che rappresentava la nostra Presidenza, i Dirigenti della Compagnia Cosulich e un folto gruppo dei quattrocento gitanti, con rito semplice ed austero deponevano una corona di lauro sulla lapide dei Caduti Irredenti. Poi, quasi in devoto pellegrinaggio, guidati dal Sen. Pitacco compivano la visita della Basilica e del Museo del Risorgimento.

Poco prima della partenza, nel salone della *Saturnia* convenivano l'On. Suvich, le Autorità cittadine, gli Amministratori ed i Dirigenti della Compagnia armatrice per un saluto augurale ai partenti e l'On. Bonardi, consegnando alcune medaglie di speciale benemerenza ai Dirigenti della Cosulich ed a coloro che con disinteressata iniziativa collaborarono alla buona riuscita della manifestazione, con brevi e felici parole esprimeva i grati sensi dei Crocieristi per l'accoglienza di Trieste, ringraziamenti che rinnovava il giorno seguente con un messaggio al Sen. Pitacco inviato con colombi viaggiatori.

S'iniziava così quell'incantevole vita comune e pur indipendente che offre una traversata di mare su grosse navi. Il tempo cominciò ad essere buon alleato: placate le ire estive, diede durante tutta la Crociera ore di incomparabile bellezza, tramonti superbi, tranquille notti di luna, albe rosate, sereni pomeriggi passati in pieno sole sulle sedie a sdraio dei ponti alti, guardando la lontana costa dalmata, cullati dai fremiti dei possenti motori.

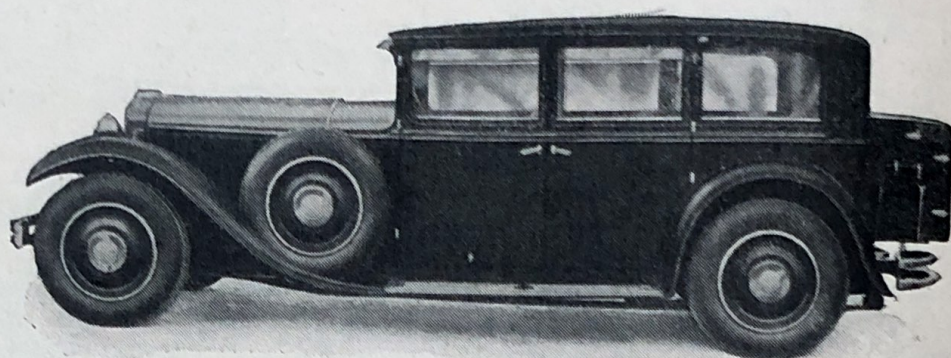
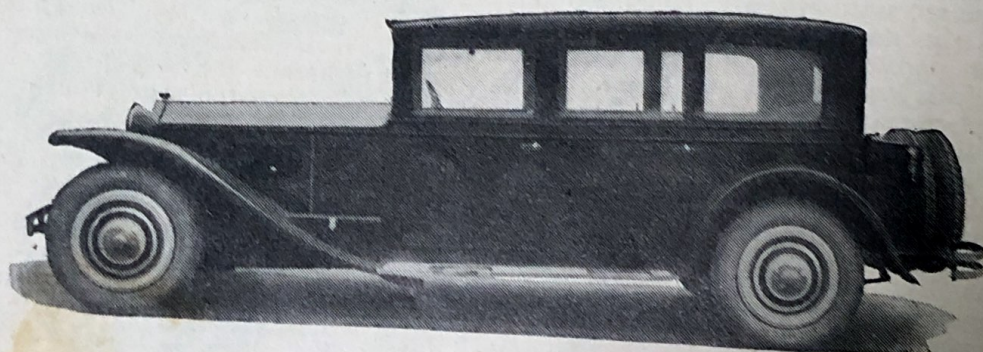
Per quattro giorni i Crocieristi furono allietati da un'ospitalità aristocratica, sorridente, geniale. Perchè Cosulich e Touring rivaleggiarono in eleganza; vollero essere e furono ospiti liberali.

« Uniti nell'opera e nel desiderio di accontentare gli ospiti graditi... », così cominciava un po' pomposamente un cartoncino che ogni gitante trovò al suo arrivo a bordo a dargli il benvenuto e ad accompagnare piccoli doni di omaggio offerti dalle due Società. La parola fu mantenuta. La lussuosità della nave, la perfezione dei servizi, la raffinatezza della cucina, trovarono un continuo riscontro nella signorilità ospitale. Non passò giorno che qualche sorpresa non fosse riserbata: la busta coi doni ricordo, il cinematografo quotidiano, i concerti, le visite alla nave, la festa pro Villaggio Alpino, le migliori Riviste illustrate donate « per le ore tranquille della siesta », come diceva una noticina stampata su di esse, pensiero gentile come l'omaggio delle sigarette *Saturnia*, sorpresa dell'ultima ora. E chi dei partecipanti non ricorda il minuscolo *Corriere Oceanico* che all'imbrunire portava ai Crocieristi la voce dell'Italia, del gran mondo e di quello piccino della Crociera? Poi mentre ognuno trascorreva momenti dolcissimi di solitudine o di vita comune, mentre oziava sul ponte o si tuffava nella piscina, mentre — per esempio — a Patrasso con la guida eletta del Cav. Vania, Console di S. M., calcava i ruderi del Teatro Greco e visitava il Castello Veneziano, o da un caffè strettamente balcanico, disseminava pel mondo saluti greci, la radio di bordo raccoglieva voci e fatti, li trasmetteva a Milano al Touring, da dove quotidianamente con delicato pensiero venivano comunicati ai parenti, agli amici più cari rimasti a casa.

Così in ciascuno dei partecipanti nacque e forse rimane una sottile e confusa nostalgia, quella che l'On. Bonardi ha felicemente sintetizzata nella cerimonia d'addio, fatta al tramonto, sul ponte alto, all'*ammaina - bandiera!*, davanti allo Stato Maggiore e all'Equipaggio schierati, quando l'ora suggestiva, le note dell'Inno della Patria che si diffondono solenni e gravi sul mare, il caro simbolo che lentamente discende, si impadroniscono di ogni cuore e lo commuovono un po'.

Certo qualcosa di simile dovettero esprimere gli applausi insistenti che coronarono le parole dell'On. Bonardi, la risposta del Comandante Cosulich, il ringraziamento semplice e vibrato di un Crocierista, il Sig. Ortalda, ed il gesto gentile della Presidenza del Touring che volle offrire al Comandante, allo Stato Maggiore, ai Maestri di casa apposite medaglie di benemerenza.

Napoli vide i Crocieristi affollarsi sui ponti per assistere al magico panorama della rada e per accogliere il Principe di Forino-Caracciolo, Preside della Provincia, che salì a bordo a porgere ai Gitanti, con parole calde e cordiali, il saluto delle Autorità e della Cittadinanza napoletana.

A terra allineate lungo le banchine attendevano le 90 lussuose automobili che accompagnarono prima i Gitanti agli alberghi, poi in un giro turistico nell'incantevole città con meta le vie, le piazze caratteristiche, i lungomare bellissimi, Posillipo e Pozzuoli. Più tardi al Palazzo Municipale, per invito del Podestà Duca di Bovino, i Vice Podestà Duca Niutta e Duca di Serracapriola, nostro Capo-Console, ricevevano con squisita signorilità una eletta rappresentanza dei Crocieristi, ai quali il Duca Niutta rinnovava gentilissime parole ricambiate dall'On. Bonardi

La carovana delle macchine portava il giorno dopo i Gitanti al Duomo, al Museo Nazionale, a S. Martino, al Vomero, a Sorrento. Poi, quando gli occhi attoniti e meravigliati ebbero bisogno di riposo imboccò la salita che a larghe volute porta all'eremo dei Camaldoli. La strada, notoriamente quasi impraticabile apparve appositamente riattata pei Crocieristi del Touring, inaffiata di fresco quasi per un gentile invito a percorrerla; ad ogni crocicchio vigili napoletani in speciale servizio si irrigidivano nel saluto, mentre alle porte, alle finestre, lungo le vie, nei casolari sparsi, una folla di bimbi, di donne, quasi preavvisata dagli intensi lavori dei giorni trascorsi e richiamata dall'incessante susseguirsi delle macchine salutava e applaudiva i turisti, che sorridevano sorpresi e conquistati da quanto vi era di spontaneo, di espansivo, di affettuoso, di cordialmente partenopeo in questi accoglienti saluti.

Su ai Camaldoli, nascosti tra gli alberi del piccolo bosco in cospetto alla vista dei due golfi, musicanti e cantori allietavano la colazione dei Gitanti e le ultime canzoni risuonavano ancora quasi inseguendo le macchine lungo la via del ritorno per le gemme splendide della Riviera napoletana, a Sorrento, a Napoli stessa, piena di moto, di colore, di traffico, di grande attesa per l'evento del domani: Piedigrotta. La festa già trionfava per le vie, lungo i giardini, di fronte al mare, in una profusione di luci, di musiche, di canzoni, di carnevalesche allegrie l'indomani al tramonto quando le automobili riconducevano agli alberghi i Gitanti, reduci dagli scavi di Pompei e dalla vetta del Vesuvio che bonariamente sorvegliava nel crepuscolo il tripudio di Piedigrotta nascente.

Poi il pranzo finale, gli addii!

La Crociera era finita. Le voci concordi dei partecipanti non esitarono a definirla un successo, molti amici vollero gentilmente scriverlo. Ed il Touring, mentre ancora ringrazia le gentili persone che con l'opera autorevole ed amica ne assicurarono la riuscita, spinto dai desideri da molti Soci espressi, confortato dell'esito felice dell'iniziativa, si augura di potere presto ripeterla in più vaste proporzioni.

### Ribassi e facilitazioni ai Soci.

QUARTO ELENCO a tutto il 31 agosto 1930-VIII.

AVELENGO (Bolzano): *Pensione Miramonti, Giovanni e Maria Gerstgrasser*; sconto del 10 % sulla pensione.

BENGASI: *Emporio, Giuseppe Genovese*, Largo Roma; sconto 5 % su tutti i generi in vendita, tranne dei Monopoli, giornali e riviste.

BOLOGNA: *Grande Casa di Cura Augusto Murri, Villa Verde, Dott. Comm. Francesco Orta*, Via S. Momolo, 45 e Piazza Umberto I, 9; sconto 10 % sulle degenze e cure.

CASTIGLIONE DI SICILIA (Catania): *Farmacia, Dott. Gino Tuccari Nobile di San Carlo*, Piazza Lauria; sconto 10 % sugli acquisti.

CICAGNA (Genova): *Bar Ginos, Luigi Foppiano fu Pietro*, Piazza Giuseppe Garibaldi; sconto 10 % sulle consumazioni e sull'alloggio.

FANO (Pesaro): *Fotografia e Vendita di Articoli fotografici, Abele Cerasoli*, Piazza XX Settembre, 13; sconto 10 % sugli acquisti di macchine fotografiche e cinematografiche Pathè-Baby e del 5 % su tutti gli accessori.

FOLLONICA (Grosseto): *Elettromeccanico, Galatolo Dino*, Piazza Vitt. Veneto, Via Emilio Bicocchi; sconto 5 % su acquisti di materiale elettrico per automoto e 10 % sulle riparazioni elettriche e di batterie accumulatori.

FORLÌ: *Sartoria e Magazzeno Abiti Confezionati, Impermeabili, ecc., Moriani Luigi*, Corso Vitt. Em., 10; sconto 10 % sugli acquisti.

GENOVA: *Lo Scolaro*, Vico S. Matteo, 12; sconto del 10 % sugli abbonamenti e sulle annate raccolte in volume.

LECCE: *Tabacchicoltura, Giuseppe Massa fu Enrico*, Piazza Matteo da Lecce, 2; sconto 15 % sull'importo delle perizie dei tabacchi sciolti e per quelli lavorati da consegnarsi allo Stato, sulla lavorazione Basmà brevettata.

PALERMO: *Farmacia, Cerasola Prof. Giuseppe*, Via Principe Scordia, 135; sconto 10 % sui medicinali e medicazioni; 5 % sulle specialità.

PISA: *Profumeria, Bini Lorenzo*, Via S. Martino, 33; sconto 5 % sugli acquisti.

RACALMUTO (Agrigento): *Vedute locali, Prof. Giuseppe Abate*; sconto 10 % sugli acquisti.

ROMA: *Fotografia e Ottica, Giovanni Pioppo*, Via dei Serpenti, 85-86; sconto 10 % sugli acquisti di articoli fotografici e del 15 % sugli articoli di ottica.

ROMA: *Camiceria-Calzetteria-Guanti-Cravatte, Umberto Camerini*, Via Quattro Fontane, 108-108-A; sconto 10 % sugli acquisti.

TRIESTE: *Pelletterie-Chincaglierie, Vida e Todeschini*, Via San Sebastiano, 1; sconto 10 % su acquisti di profumeria, pelletteria e chincaglieria, eccezione fatta per le combinazioni reclamistiche *che si intendono escluse dallo sconto*.

QUINTO ELENCO a tutto il 30 settembre 1930-VIII.

BADIA POLESINE (Rovigo): *Cartoleria, Giovanni Polito*; sconto 10 % su acquisti.

CASERTA: *Ristorante Vanvitelli, Domenico Iannello*, Via Jolanda Margherita, 58-1-3; sconto 10 % sull'importo delle consumazioni.

CHIETI: *Studio Fotografico, Vincenzo Cinalli*, Via Arniense, 162 (Palazzo Agata, p. 1); sconto 30 % su acquisti di materiale fotografico e fotografie.

FIUME: *Ottico, E. Rippa*, Corso Vittorio Emanuele II, 37; sconto 5 % sull'importo degli acquisti.

FIUME: *Magazzini Abbigliamento Arredamento, Romeo Conti e Fratello*, Piazza Regina Elena, 4; sconto del 10 % su acquisti in dettaglio.

GRAVEDONA (Como): *Trattoria del Lauro, Renzo Neri;* sconto 5 % sull'importo dei pranzi, della pensione.

MILANO: *Fabbrica Bandiere e Divise, Ettore Mauri*, Via Cappellari, 7; sconto 5 % su tutti gli articoli in vendita.

MILANO: *Unione Stenografica Lombarda*, Via Palermo, 7; sconto 10 % sulle tasse di iscrizione e frequentazione stabilite per i Corsi di Stenografia.

NAPOLI: *Cappelleria Camiceria, Vincenzo Sgueglia*, Corso Umberto I, 40; sconto 5 % su acquisti di cappelli, camicie, e su tutti gli articoli di abbigliamento per uomo.

NAPOLI: *United Tours, Signor Longobardi*, Via S. Lucia, 120; sconto 5 % sulle tariffe ordinarie di tutte le escursioni eccettuate quelle giornaliere fisse e sull'importo di automobili fino al 10 % per un minimo di 20 persone.

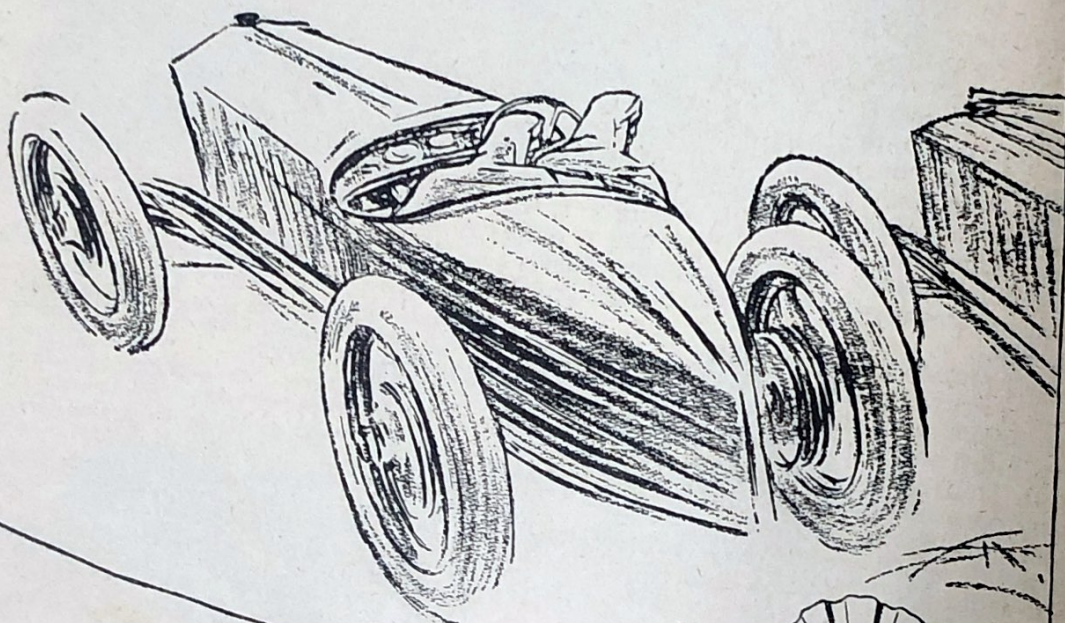
PAVIA: *Ristorante San Lanfranco, Luigi Eliseo Grilli*, Via Riviera, 18 - San Lanfranco; sconto del 15 % sull'importo degli acquisti di vini, colazioni e cene in genere.

PERUGIA: *Magazzini Abbigliamento Arredamento, Romeo Conti e Fratello*, Piazza Garibaldi, 5; sconto del 10 % su acquisti in dettaglio.

POLA: *Magazzini Abbigliamento Arredamento, Romeo Conti e Fratello*, Via Sergia, 17; sconto del 10 % su acquisti in dettaglio.

TERNI: *Magazzini Abbigliamento Arredamento, Romeo Conti e Fratello*, Via Dessio Massimo; sconto 10 % su acquisti in dettaglio.

ESTERO.

LUGANO (Svizzera): *Crema «Prosolario» contro gli eritemi solari, W. Galli-Muller*; sconto 10 % su acquisti.

# NOTIZIE ED ECHI

## AUTOMOBILISMO

**Formalità, documenti e spese per diventare automobilisti.**

Non a tutti riesce facile l'orientarsi nel *mare magnum* delle disposizioni che regolano la materia automobilistica per quel che riguarda il conseguimento della patente di guida e l'immatricolazione di un autoveicolo. Ciò considerato, abbiamo creduto di fare cosa utile e gradita a quelli tra i nostri Lettori che aspirano al dominio del volante — e ci auguriamo che siano molti! — riportando, con qualche lieve modificazione, dalla bella rivista *Motor Italia*, dell'ottobre u. s., questa chiara e particolareggiata elencazione dei documenti, delle pratiche e delle spese necessarî per lo scopo sopra indicato.

Per ogni voce vien citata la disposizione legislativa o fiscale corrispondente. Le tasse di bollo sono calcolate in base all'ultima riforma di esse, avvenuta con R. Decreto-Legge 17 marzo 1930, N. 142.

### 1° *Per conseguire la patente di guida.*

1) *Certificato di nascita* da allegarsi alla domanda della patente richiesto all'Ufficio di Stato Civile in carta bollata da L. 3; diritti di segreteria: L. 4,60 (art. 83 del Cod. Stradale e art. 95, Tariffa tassa di bollo).
2) *Legalizzazione* del suddetto da parte del Presidente del Tribunale del capoluogo di provincia, quando si debba produrre presso una Prefettura diversa da quella della Provincia in cui è posto il luogo di nascita; marca da bollo per atti amministrativi da L. 3 (art. 39, Tariffa sulle concessioni governative).
3) *Consenso dei genitori*, o di chi ne fa le veci, se il richiedente è minorenne, in carta da bollo da L. 5 (art. 83 del Cod. Strad. e art. 6, Tariffa tassa di bollo).
4) *Certificato di nascita* in carta libera richiesto presso l'Ufficio di Stato Civile, da prodursi alla Cancelleria del Tribunale per ottenere il Certificato del Casellario Giudiziario: diritti di segreteria: L. 4,60.
5) *Certificato del Casellario Giudiziario* richiesto presso la Cancelleria del Tribunale, nella cui circoscrizione trovasi il luogo di nascita. Carta da bollo speciale da L. 10 (art. 83 del Cod. Strad. e art. 142, Tariffa tassa di bollo).
6) *Legalizzazione* del precedente fatta dal Presidente del Tribunale, se il Certificato deve prodursi ad una Prefettura diversa da quella in cui è posta la Cancelleria del Tribunale; marca da bollo per atti amministrativi da L. 3 (art. 39, Tariffa tassa sulle concessioni governative).
7) *Fotografie* di epoca recente: due copie, una delle quali deve essere applicata sul libretto di patente con la firma del candidato (art. 83 del Cod. Strad.).
8) *Visita medica* eseguita da un ispettore sanitario delle Ferrovie dello Stato, o da un medico militare in attività di servizio, o da un ufficiale sanitario. Onorario solito: L. 25 (art. 83 del Cod. Strad.).
9) *Certificato medico* della visita, di cui al numero precedente, in carta da bollo da L. 3 (art. 111, Tariffa tassa di bollo).
10) *Legalizzazione* del Certificato medico (se rilasciato da un medico militare legal. del Comandante del Corpo, se da un Ufficiale legal. del Presidente del Tribunale o del Podestà, marca da bollo da L. 3 (art. 83 del Cod. Strad.) e art. 39, Tariffa tassa sulle concessioni governative).
11) *Fotografia*, da applicarsi sul Certificato medico, firmata dal richiedente e vistata dal medico (art. 83 del Cod. Strad.).
12) *Dimostrazione* che il candidato *sa leggere e scrivere* (Pagella scolastica o certificato delle Autorità scolastiche, attestazione notarile o attestato del Direttore della scuola automobilistica riconosciuta); carta da bollo da L. 3; per l'attestazione notarile, onorario: L. 10,10 (art. 83 del Cod. Strad.).
13) *Domanda del Certificato di idoneità* al Circolo Ferroviario in carta da bollo da L. 3 (art. 106, lettera *b*), Tariffa tassa di bollo).
14) *Marche* da bollo da applicarsi sulla domanda di cui al numero precedente. Le marche devono essere annullate col bollo d'ufficio a data o a perforatore dal funzionario incaricato all'esame: per automobili L. 18; per motocicli L. 12 (art. 109, Tariffa tassa di bollo).
15) *Ricevuta dei documenti e della domanda*, rilasciata dal Circolo Ferroviario; tale ricevuta abilita ad esercitarsi su un autoveicolo. I candidati delle scuole riconosciute devono domandare invece il *Libretto di tirocinio* (art. 87 del Cod. Strad., art. 83, N. 5, del Cod. Strad.).
16) *Versamento* al Circolo Ferroviario d'Ispezione della somma di L. 10 (allievi scuole riconosciute) o di L. 30 (candidati di scuole non riconosciute), spettanti agli ingegneri incaricati delle prove di esame, oltre L. 10 a favore del commissario del *R.A.C.I.* Quando l'esame abbia luogo in località diverse da quelle designate, come sede di operazione, competono al funzionario le ordinarie *indennità di trasferta* che si possono calcolare in circa L. 50 (art. 107 del Cod. Strad.).
17) *Esame teorico* presso la sede del Circolo od altra sede designata.
18) *Esame pratico* di guida in tre esperimenti della durata di almeno mezz'ora ciascuno, da espletarsi entro il periodo di sette giorni: spese inerenti alle operazioni di esame (locazione dell'automobile, ecc.): in media L. 20 (art. 107 del Cod. Strad.).
19) *Certificato di idoneità* rilasciato dal Circolo Ferroviario, su carta da bollo da L. 3 (art. 85 del Cod. Strad. penultimo capov., e art. 3 Tariffa tassa di bollo).
20) *Domanda della Patente* alla Prefettura; carta da bollo da L. 3; alla domanda devono essere allegati i documenti di cui ai numeri 1, 3, 5, 7, 9, 11, 19, 21 e 22 (art. 86 del Cod. Strad. e art. 106, lettera *b*), Tariffa tassa di bollo).
21) *Certificato di residenza*, da rilasciarsi dall'Anagrafe, o da un notaio del Comune di residenza; carta da bollo da L. 2; diritti di segreteria od onorario notarile: L. 10,10 (art. 86 del Cod. Strad.).
22) *Libretto per la patente*, da acquistarsi dal commercio privato; prezzo medio L. 3.
23) *Marca da bollo* a tassa fissa, da applicarsi sul libretto di cui al numero precedente, L. 5. La marca dev'essere annullata dall'Ufficio del Registro (art. 105, Tariffa tassa di bollo).
24) *Rilascio della Patente* da parte della Prefettura, dopo che questa abbia accertato in via definitiva, assunte le informazioni che ritenesse del caso, il concorso delle condizioni di idoneità fisica, psichica e morale e sempre che non ostino motivi di pubblica sicurezza e politici: diritti di segreteria L. 5 (art. 86 d l Cod. Strad.).

### 2° *Per immatricolare un autoveicolo* (1).

1) *Domanda al Circolo Ferroviario* per il collaudo e l'approvazione dell'autoveicolo, in carta da bollo da L. 3 (art. 66 del Cod. Strad. e art. 106, lettera *b*), Tariffa tassa di bollo).

---

(1) Con decreto del Ministro delle Comunicazioni, in data 13 aprile 1930 sono state dettate le norme per il collaudo e l'immatricolazione di autoveicoli nuovi di fabbrica, prodotti dall'industria nazionale. In forza di questo decreto gli autoveicoli di fabbricazione italiana possono essere immatricolati senza subire il collaudo singolare, quando essi siano muniti di certificato rilasciato dalla Casa costruttrice, attestante che l'autoveicolo corrisponda ad un tipo approvato dal Ministero delle Comunicazioni e che sia prodotto in serie; e di una copia del certificato di approvazione del tipo. Gli autoveicoli muniti del certificato sopra indicato possono essere immatricolati senza i documenti e le formalità di cui ai numeri 1, 2, 3, 6 e 7 della tabella.

2) Sulla domanda di cui sopra devono essere applicate *marche* a tassa fissa, che vanno annullate dal funzionario incaricato della prova: per automobili L. 18; per motocicli L. 12 (art. 108, Tariffa tassa di bollo).

3) *Versamento al Circolo Ferroviario d'Ispezione per la visita e prova*: per automobili o rimorchi L. 20,10; per motocicli L. 10,10 (art. 107 del Cod. Strad.).

3 *bis*) Id. Id. Id. per la *determinazione della potenza*: L. 5 (art. 107 del Cod. Strad.).

4) *Libretto* per la licenza di circolazione, da prodursi insieme alla domanda e da acquistarsi dal commercio privato: L. 2 (art. 66, 3° comma, Cod. Strad.).

5) *Marca da bollo* da applicarsi sulla licenza e da annullarsi dall'Ufficio del Registro: L. 3 (art. 105, Tariffa tassa di bollo).

6) Presentazione dell'autoveicolo al *Collaudo* nel giorno e nel luogo designati dal Circolo Ferroviario. Il collaudo è eseguito per lo più nella sede del Circolo, che ha circoscrizione su tre o quattro provincie; molto più raramente ed a periodi all'incirca di un mese, il collaudo può essere eseguito nel capoluogo della Provincia. In quest'ultimo caso bisogna sopportare le spese di trasferimento e di diaria del funzionario, che in media si calcolano a L. 50.

7) *Rilascio del Certificato di approvazione* da parte del Circolo Ferroviario.

8) *Certificato di residenza* da rilasciarsi dall'Anagrafe o da un notaio del Comune di residenza, in carta da bollo da L. 3; diritti di segreteria od onorario al notaio: L. 10,10 (art. 86 del Cod. Strad.).

9) *Domanda alla Prefettura* della licenza di circolazione, in carta da bollo da L. 3; alla domanda devono essere allegati i documenti di cui ai due numeri precedenti (art. 106, lettera *b*), Tariffa tassa di bollo).

10) *Certificato di origine* dell'autoveicolo, da esibire alla Prefettura assieme alla domanda suddetta, e sul quale verrà apposto il visto del Prefetto. Il certificato, in carta libera, è fornito dalla casa costruttrice (art. 67 del Cod. Strad. e art. 6, N. 2, Regolamento P.R.A.).

11) *Licenza di circolazione* rilasciata dalla Prefettura, per il tramite dell'Ufficio provinciale del P.R.A.; diritti di segreteria alla Prefettura: L. 5.

12) *Targa di riconoscimento* (Targa di Stato) rilasciata dalla Sede Provinciale del *R.A.C.I.*: per automobile L. 20; per motocicletta L. 15; per rimorchio L. 25 (art. 72 del Cod. Strad.).

13) *Targa anteriore* acquistabile dall'industria privata, o riproduzione del numero di immatricolazione e della sigla sulla parte anteriore dell'autovettura: L. 10 (art. 72 del Cod. Strad.).

14) *Modulo di dichiarazione di versamento* della tassa di circolazione, da ritirarsi presso l'Ufficio Esattore del *R.A.C.I.*: L. 0,10. Compilazione della dichiarazione stessa.

15) *Certificato di origine* in carta libera da prodursi all'Ufficio Esattore del *R.A.C.I.* per ottenere l'esonero dalla tassa di circolazione per due trimestri, se l'autoveicolo è nuovo di fabbrica. Questo certificato può essere conforme a quello di cui al N. 10 precedente, può essere firmato da chi lo rilascia o può essere una copia di quello depositato al P.R.A. (v. N. 19), rilasciata dal Conservatore. In quest'ultimo caso, al Conservatore del P.R.A. spetta l'emolumento di L. 3,60 (art. 4 Legge 29 dicembre 1927, N. 2446, art. 18 della Tariffa P.R.A. - Decr. Min. Finanze, 6 ottobre 1927).

16) Versamento della *Tassa di circolazione* all'Ufficio Esattore del *R.A.C.I.*, il quale rilascia il *Disco-contrassegno* (Tariffe annesse alla Legge 30 dicembre 1923, N. 3283 e alla Legge 29 dicembre 1927, N. 2446).

17) Acquisto dall'industria privata e applicazione di una custodia per il *Disco-contrassegno*: L. 8 (art. 3 R. Decreto 29 dicembre 1927, N. 2446).

18) Acquisto e compilazione in doppio esemplare della *Nota per l'iscrizione al P.R.A.*: L. 1; alle note d'iscrizione che si producono al P.R.A. devono essere allegati il *Certificato di origine* vidimato dalla Prefettura (v. N. 10) e il *Titolo di vendita* (v. N. 19), (art. 6, Regolamento P.R.A.).

19) *Dichiarazione di vendita verbale* o *contratto scritto*: *a*) Se la vendita è fatta a contanti, la dichiarazione di vendita verbale è fatta in carta libera ed è rilasciata dalla ditta venditrice; *b*) se la vendita è fatta con privilegio o se è fatta con atto scritto, questo deve essere firmato da entrambi i contraenti e redatto in due originali e in carta da bollo da L. 1 (art. 6, N. 6 e art. 11, Regolamento P.R.A.).

20) *Autenticazione* della sottoscrizione dell'atto o della dichiarazione, di cui al numero precedente. Se la formalità è eseguita da un notaio la spesa è proporzionata all'ammontare del prezzo di vendita; se è eseguita dal Conservatore del P.R.A., è gratuita.

21) *Registrazione dell'atto scritto*, di cui al N. 19, lettera *b*): *a*) se la vendita è avvenuta per contanti, la tassa di registro è di L. 25; *b*) se la vendita importa anche la costituzione di privilegio, la registrazione è sostituita da una tassa di bollo graduale (L. 2 di tassa per ogni 100 lire di credito privilegiato), percepita mediante marche applicate ed annullate dall'Ufficio del P.R.A. (art. 13, Regolamento P.R.A.).

22) *Versamento degli emolumenti* dovuti al P.R.A. per la prima iscrizione: se la vendita è fatta a contanti: per automobili L. 15; per motocicli L. 10. Se la vendita è accompagnata da privilegio: fino a L. 20.000, emolumenti di L. 20; per più di L. 20.000, emolumenti di L. 30 (art. 1, Tariffa P.R.A., art. 4 Regolamento P.R.A.).

23) Rilascio da parte del P.R.A., del *Foglio complementare* della licenza di circolazione e annotazione su questa della avvenuta iscrizione: L. 0,50 (art. 7, Regolamento P.R.A.).

### L'Italia ai Saloni internazionali.

La stagione estera dei Saloni Automobilistici ha battuto il suo pieno negli scorsi mesi, a cominciare dal Salone di Parigi, dove si va specialmente per la moda, per giungere a quello di Londra, nel quale prevalgono piuttosto gli affari. Il primo sembra migliore per la semina e il secondo per il raccolto; ma a Parigi si trovano e si scoprono la novità, e perciò nessuno manca al Grand Palais per non essere in arretrato sull'ultima parola della costruzione automobilistica.

Una delle novità offerte all'esame è stata la generale tendenza a ridurre il peso delle macchine. Per i telai si sono adottati metalli e leghe leggere ad alta resistenza, che consentono la riduzione delle sezioni degli organi senza comprometterne la resistenza. Sono certamente queste le conclusioni derivate dalla pratica delle corse. Meno notevoli sono apparsi gli alleggerimenti portati alle carrozzerie, ma anche per queste si sono visti costruttori che decisamente si sono messi all'avanguardia, segnalando una tendenza che sarà ben presto imitata e generalizzata. Piace di constatare che i fautori di questa riduzione del peso sono gli europei e su questa si sono avviati anche alcuni carrozzieri italiani.

Una seconda tendenza che si è accentuata quest'anno è quella dell'abbassamento graduale del centro di gravità. Tale abbassamento è anche consigliato, perchè aumenta le doti di frenaggio della macchina. In tutto questo i costruttori italiani sono stati fra i primi, a cominciare da Lancia con la Dilambda, da Alfa Romeo con il suo telaio 1750 e dalla Bianchi che a Parigi ha esposto il suo nuovo otto cilindri che è stato la grande novità italiana dell'autunno 1930. Di motori a otto cilindri l'Italia aveva già presentato Isotta-Fraschini, Lancia e Ansaldo, ma la Casa milanese aveva riserbato per il Salone Parigi la sua novità.

Il nuovo motore Bianchi è un 2904 centimetri cubi di cilindrata, 68 di alesaggio per 100 di corsa, con 5,5 di compressione rotante al regime massimo di 4000 giri, il che dà una potenza di 76 cavalli, con valvole in testa, comandate da asta e bilancieri con bobina Bosch per l'accensione e con carburatore Zenith invertito, ossia montato al disopra della tubazione di ammissione, secondo una tendenza ormai diffusa, specialmente nelle vetture americane. Questo sistema di alimen-

tazione, che si può definire «fluente verso il basso» offre il vantaggio di far avvenire il flusso della colonna liquida per gravità, allo scopo di economizzare il consumo.

Fra le altre apprezzabilissime qualità della nuova otto cilindri Bianchi è notevole, ed è stato molto favorevolmente notato dal pubblico, il prezzo conveniente in confronto di altre otto cilindri. Questo chassis è subito entrato nella simpatia dei conoscitori per la sua compattezza e per la nettezza del suo disegno. Per quanto lo chassis della otto cilindri Bianchi non pesi che 970 chili a vuoto, pure esso è robustissimo come pochi e tale da assicurare completamente anche i più esigenti, malgrado la sua leggerezza. L'ammirazione per questo prodotto nuovo e riuscito non ha distolto, tanto a Parigi, quanto a Londra, il solito consenso per il notissimo S 5, che la Casa milanese continua a produrre.

Malgrado la 514 Fiat abbia ormai invaso tutti i mercati e abbia in tutto il mondo raccolto le simpatie, tanto che a quest'ora almeno 24.000 esemplari circolano dovunque, pure essa è stata una novità per il Salone di Parigi, perchè mai prima dello scorso ottobre vi aveva figurato. Si è confermato al Salone il successo raro col quale la clientela aveva accolto questo telaio, susseguito al tanto apprezzato 509. Non poteva essere altrimenti per la Fiat, marca mondiale, che conta dovunque i suoi partigiani ferventi, anche laddove la concorrenza è più spietata e il mercato più difficile. E' del resto la caratteristica di tutta la produzione italiana che non soltanto si fa notare nei vari Saloni internazionali, ma su tutte le libere strade del mondo, dove vi sono esperti che conoscono e apprezzano la eccellente meccanica e la onesta fattura.

**Successi internazionali delle carrozzerie italiane.**

L'automobile si fa sempre più bella. Anche più frequenti delle competizioni sportive sono oggi, in Italia e all'Estero, i concorsi di eleganza, le gare della praticità e del *comfort* della vettura, nelle quali le Case costruttrici italiane riescono ad occupare posti di primissimo ordine. Diamo qui alcuni dati riferentisi ad alcuni di questi successi riportati recentemente dalla *Fiat*.

In Portogallo – Fiera regionale di Setubal, Concorso d'eleganza e di conforto automobilistico: una berlina-landau Fiat 525 ed uno spyder Fiat 521, ambedue di serie, hanno ottenuti i due primi premi nelle categorie più disputate.

Concorso di eleganza a Curia: 1º premio ad uno spyder Fiat 521.

In Cecoslovacchia – Corso di Fiori a Teplitz Schönau: il 1º premio riservato alla vettura più bella, è toccato ad una 6 cilindri Fiat.

In Francia – Concorso di eleganza di Lilla: una Fiat 521 ha meritato il 1º premio nella categoria vetture di serie Marche estere.

In Italia – Concorso d'eleganza a Sorrento: Primi premi ad un coupé spyder e ad uno spyder Fiat 521.

Concorso d'eleganza a Villa d'Este: Coppa d'onore ad uno spyder 525 N; Targa d'oro ad uno spyder 521; Targa d'oro ad un coupé royal 514; Targa d'oro ad uno spyder 521 C.

**La magnifica prova di un'auto italiana: 2080 chilometri in 38 ore.**

Il Comandante rumeno Ernesto Urdariano ha compiuto, con una berlina Fiat «514» di serie, una nuova prova degna di menzione: il giro di Romania (2080 km.) in 37 ore e 42 minuti di marcia continuata, cioè senza alcuna fermata, alla media di km. 55,172 all'ora. Una media, questa, che stante la condizione di gran parte delle strade, ha un'importanza quasi di *record*.

Il *raid*, controllato dal Reale Automobile Club di Romania, ha seguito questo percorso: Bucarest - Ploesti - Focsani - Tecuci - Iasi - Târgu Frumos - Saboani - Falticeni - Cernauti - Radauti - Gura Humorului - Vatra Dornei - Dej - Cluj - Oradia - Timisoara - Lugoj - Severin - Craiova - Pitesti - Bucarest.

**Passaggi a livello.**

Un nostro egregio Consocio — il Rag. Achille De Marchi Gherini — prendendo lo spunto da alcune disgrazie avvenute recentemente per la scarsa visibilità durante le ore di notte, delle sbarre chiuse ai passaggi a livello, proporrebbe una soluzione, che ci sembra pratica ed economica: quella di incastrare nelle sbarre stesse, dal lato della strada ordinaria, alcuni dischetti rossi, sul tipo di quelli prescritti per le biciclette: dischetti che, percorsi dalla luce dei fanali formerebbero dei punti luminosi splendenti nelle tenebre.

Il color rosso è suggerito dalla maggior visibilità in tempo di nebbia e lo stesso mezzo potrebbe essere adoperato per rendere luminosi gli avvisi dei passaggi a livello incustoditi. Certo che la frequenza degli accidenti, spesse volte mortali, durante la notte, tien desta sempre l'attenzione su questo argomento. Nella prossima Fiera Campionaria di Milano vi sarà una Sezione speciale per «la sicurezza della strada». Avremo occasione di riparlarne, ma intanto ci è piaciuto di accennare a questa proposta del nostro Socio, perchè sappiamo che molte volte l'ostacolo all'adozione di mezzi segnalatori consiste nella spesa notevole che essi richiedono o nella complicazione degli impianti.

La proposta dei dischetti rossi non dà luogo nè all'uno nè all'altro inconveniente.

**La diminuzione delle esportazioni inglesi e il pericolo americano.**

Se nel complesso del traffico inglese d'esportazione, le correnti che si riferiscono agli autoveicoli figurano abbastanza favorevolmente durante il primo semestre di quest'anno, si deve tuttavia rilevare che si è in essa verificata una leggera diminuzione, tanto in numero che in valore, in confronto all'esportazione del primo semestre 1929.

Il numero di autovetture esportate è infatti disceso da 11.371 a 9563, mentre quello degli autoveicoli commerciali è salito da 1661 a 2133 e quello degli châssis è disceso da 8910 a 4448.

Il valore complessivo degli autoveicoli e delle parti staccate esportate è, d'altro canto, passato da Lst. 5.271.404 nel 1° semestre 1929 a Lst. 4.923.321 nella prima metà del 1930, con una contrazione di circa Lst. 350.000.

Ciononostante, negli ambienti industriali inglesi tali dati sono considerati con una certa soddisfazione in considerazione anche del fatto che le importazioni automobilistiche inglesi sono enormemente diminuite in tale periodo (oltre 150 milioni di lire) mentre sono fortemente aumentate (650 mila sterline) le esportazioni di copertoni e di pneumatici dall'Inghilterra.

I costruttori inglesi si ripromettono di trarre vantaggio dalla generale ostilità e dal senso di risentimento suscitato dalle recenti misure protettive americane per consolidare la loro posizione sui mercati d'oltremare.

I produttori inglesi poi cercano ora di concentrare i loro sforzi nel «tipo coloniale», col quale sperano di conseguire notevoli successi soprattutto nei mercati dell'Impero.

Su tale argomento, l'*Economist* fà alcune considerazioni. Dopo aver detto che i fabbricanti inglesi intendono produrre un'«automobile coloniale» ma non debbono trascurare la vetturetta leggera (*baby car*), il giornale scrive che l'unica maniera per concorrere con l'industria americana è quella di abbassare i prezzi, imitando l'industria d'oltre oceano nella produzione in massa, che presuppone un limitato numero di modelli.

«La produzione totale inglese si aggira attualmente dalle 170 alle 180 mila unità annue di cui il 55 % viene costruito dalle due maggiori ditte. Se togliamo la Ford inglese possiamo osservare che la produzione delle Case costruttrici dell'Inghilterra, comprende 42 diversi modelli, dei quali 8 almeno sono del tipo da 16 HP. Il movimento di razionalizzazione dovrà ridurre tali modelli a non più di uno o due per ogni classe. L'impossibilità di una vera concorrenza con i produttori americani attualmente dipende dal fatto che la produzione annuale americana si aggira sui 4-5 milioni di macchine, che le 8 principali ditte americane controllano oltre il 92 % della produzione degli Stati Uniti e che i modelli da esse prodotti non superano la trentina».

Il *Financial News* rileva che le sfavorevoli condizioni economiche del paese incidono sensibilmente sul mercato e spiegano anche la fortissima contrazione verificatasi nell'importazione di automobili estere che, durante i primi sei mesi di quest'anno ammontò a 7425 unità contro 23.304 nel primo semestre del 1929. Quest'ultimo fenomeno è certamente significativo, se si pensa agli sforzi compiuti dall'industria automobilistica britannica per battere la concorrenza estera, specie in un periodo di tempo in cui le industrie semi di lusso ebbero a sostenere una così forte depressione commerciale.

**L'importazione dei combustibili liquidi in Italia.**

Durante il primo semestre del 1930 l'importazione di combustibili liquidi in Italia ha presentato il seguente andamento, in confronto del corrispondente periodo del 1929:

a) *Quantità.*

| | Primo semestre | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | 1929 | | 1930 |
| Olî greggi | tonn. | 27.681 | tonn. | 40.416 |
| Petrolio | » | 62.695 | » | 65.024 |
| Benzina | » | 169.985 | » | 185.257 |
| Residui | » | 270.926 | » | 329.555 |
| Lubrificanti | » | 44.816 | » | 47.284 |
| | tonn. | 576.013 | tonn. | 667.536 |

E' in aumento l'importazione dei residui della distillazione di olî minerali, a causa prevalentemente dell'entrata in funzione degli impianti di *cracking* di Napoli e Spezia per l'ottenimento della benzina, riscaldando sotto pressione i petrolî greggi e gli olî pesanti. L'altro impianto di Venezia è ancora in costruzione.

Anche l'importazione della benzina è in aumento, nonostante la produzione interna della benzina «crackizzata» degli impianti di Spezia e di Napoli.

L'aumento che si riscontra nell'importazione del greggio è dovuto ad una maggiore attività delle Raffinerie di Trieste e di Fiume.

b) *Valore.*

| | Primo semestre | |
|---|---|---|
| | 1929 | 1930 |
| | (in Lire) | |
| Olî greggi | 9.981.083 | 14.395.873 |
| Petrolio | 51.711.420 | 39.544.570 |
| Benzina | 187.364.809 | 163.930.323 |
| Residui | 84.547.550 | 84.002.442 |
| Lubrificanti | 63.758.362 | 71.640.629 |
| | 397.363.224 | 373.513.837 |

Per quanto concerne i dazi doganali, si hanno finora i dati ufficiali relativi al gettito del dazio d'importazione soltanto per il petrolio e per la benzina:

| | Primo semestre | |
|---|---|---|
| | 1929 | 1930 |
| Dazio su: | Lire it. | Lire it. |
| petrolio | 34.538.000 | 32.215.000 |
| benzina | 144.773.000 | 160.838.000 |
| | 179.311.000 | 192.053.000 |

Sulla benzina, come si sa, grava pure la tassa di vendita di L. 30 al quintale.

**Le tariffe delle auto-pubbliche in Italia.**

Di un certo interesse appaiono alcuni accertamenti dell'Istituto Centrale di Statistica circa le tariffe delle auto-pubbliche. Calcolando un percorso di 5 chilometri risulta che il prezzo diurno del trasporto per vetture a quattro posti era a Milano, nel 1914, di L. 0,58 per chilometro, mentre ora è di L. 1,81. Come si vede, non in proporzione alla svalutazione della moneta.

Il costo attuale di un chilometro di percorso nelle varie città sarebbe il seguente:

Palermo 1,62; Roma e Milano 1,81; Napoli 1,87; Messina 1,89; Bologna e Torino 1,93; Bari 1,98; Trieste 2,08; Brescia 2,24; Catania 2,30; Genova 2,32; Padova 2,82.

Notevole il fatto di Padova che nel 1914 aveva la tariffa più bassa di tutti, a 0,57 per chilometro, ha ora quella più alta di tutti, 2,82.

# INVERNO E AUTOMOBILE

E' opinione diffusa tra moltissimi dei nostri automobilisti — anche fra i più accaniti divo-

*Una « Fiat 514 » ha aperto quest'anno il Valico del S. Gottardo.*

ratori di chilometri — che la stagione ideale non solo pel grande e pel piccolo turismo, ma per l'uso quotidiano della vettura, sia la stagione calda. D'inverno — essi argomentano — le giornate sono corte, le strade son brutte, la nebbia costituisce una perenne spada di Damocle per chi s'arrischia ad uscir fuori delle mura della città; il garage è freddo e il motore, al mattino, stenta a partire; la neve, il ghiaccio, la brina sono altrettanti nemici della velocità e della sicurezza.

*Una « Fiat 514 » nella trincea di neve del S. Gottardo.*

**Più che mai d'inverno.**

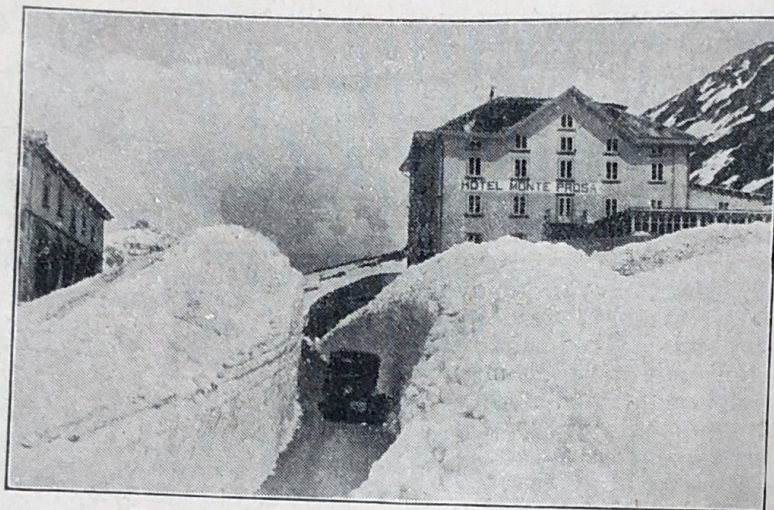
E così non sono pochi quelli che, avendo rivenduto la lor vettura a ottobre o a novembre, attendono, per acquistarne un'altra, i primi zeffiri di aprile; quelli che addormentano la macchina in garage per cinque o sei mesi, illudendosi di realizzare così una rilevante economia nelle spese di manutenzione e d'esercizio, o di fare una vantaggiosa speculazione risparmiando il primo trimestre di tassa di circolazione.

E noi li rivediamo a dicembre o a gennaio, questi poveri automobilisti volontariamente appiedati, a guazzare nelle pozzanghere o nella neve, ad impazientirsi fino alla nevrastenia nell'attesa di un tram che non arriva o di un taxi che non si lascia scoprire, a perdere affari e appuntamenti perchè — abituati alla rapidità della loro automobile — non riescono a stanziare nel bilancio della giornata quelle due o tre ore che perdono nell'attesa e nell'uso di mezzi di trasporto più lenti e più scomodi.

Disgraziati e sconsigliati. Fedeli ad un ormai superato e ridicolo principio — l'automobile strumento solo di divertimento e di lusso — essi non pensano che la vettura chiusa, confortevole, veloce, sicura, se è necessaria d'estate, ancor più indispensabile diventa in inverno, per i propri affari, per le commissioni, per le gite fuori città, per lo svago sportivo.

Uomini di affari miopi e retrogradi non pensano che una settimana a letto con l'influenza costerà loro assai più del fittizio risparmio ottenuto con l'inattività invernale della loro automobile; non pensano che le vetture moderne, le vetture *Fiat* non temono i rigori dell'inverno, ma che anzi d'inverno rivelano tutta la loro utilità, la loro sicurezza, la loro docile e saggia sottomissione ai voleri dell'uomo.

Chi non ha provato la gioia d'una tranquilla gita invernale sulla

fida « 514 », chi non ha provato la comodità per l'uso cittadino, la stabilità e la meravi-

*La regina della neve: « Fiat 514 ».*

gliosa tenuta di strada di questa piccola grande vettura sulla neve, sul ghiaccio, sulle strade più ardue e più fangose; chi non ha provato l'avviamento facile, pronto, sicuro anche nelle più rigide giornate di gelo e la semplicità di guida della più bella e più indovinata fra tutte le vetture veramente utilitaria, costui non dovrebbe fregiarsi del titolo di automobilista.

L'Italiano deve imparare a conoscere e ad apprezzare i vantaggi e le gioie dell'automobilismo invernale: deve imparare a valutare e ad esser fiero di quanto ha in casa propria di bello e di buono. Si schiudano le porte dei tanti garages ove la pigrizia dei freddolosi tiene rinchiuse le vetture durante l'inverno! L'automobile Fiat, che non conosce ostacoli, non deve essere fermata dall'inerzia mentale o dai timori infondati di chi paventa l'inverno come una jattura.

*Regina d'eleganza invernale anche in città.*

La « 514 » è l'automobile invernale per eccellenza: sale rapida e sicura dappertutto, vince il gelo e la neve, consuma poco.

### Il consumo della « 514 ».

A proposito del consumo, la « Fiat 514 » si dimostra praticamente tanto economa quanto è economica nel prezzo d'acquisto. Prove ufficiali ed attestazioni volontarie di privati possessori lo documentano in tutti i paesi del mondo

Così, ad esempio, il Ten. Colonnello J. Dennistorni, dell'Esercito inglese, ha scritto alla Fiat di Madras (India) — dove aveva acquistato uno spyder « 514 » sul quale tornò alla sua residenza di Ootacamund — che il consumo è risultato, per il suo viaggio di 580 km., salendo dal livello del mare a 2300 metri, di un gallone per 33 miglia, pari a *litri 8,5 per 100 chilometri*.

Un'altra autorevole testimonianza è stata offerta alla Fiat di Milano dal Segretario del Salone Internazionale dell'Automobile, signor Luigi Conti, il quale ha scritto:

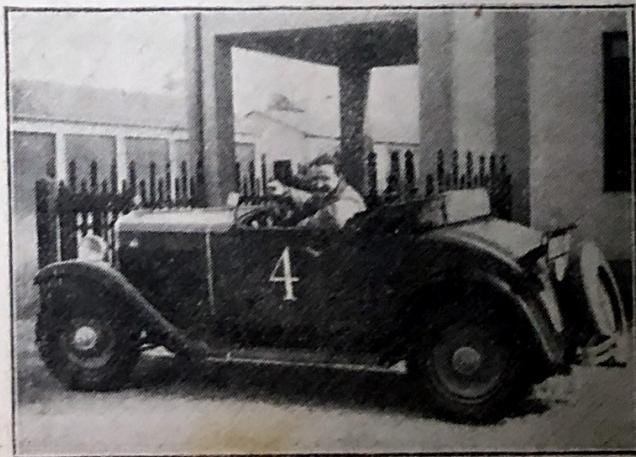
« Desidero far partecipe del mio entusiasmo anche codesta Sede. La Fiat può ben essere orgogliosa di questa piccola ma eccellente vettura. In circa 2 mesi ho percorso circa 9000 km., provando la macchina a tutte le velocità e su strade varie: di montagna e di pianura. Non ho avuto il minimo incidente nè alcuna panne. Il motore ha sempre funzionato, e non l'ho ancora toccato. La tenuta di strada è eccellente. Il consumo non è affatto eccessivo: 1 kg. d'olio ogni 250 km.; e con un pieno di benzina (34 litri) ho talvolta toccato i 300 km. Cosa pretendere di più? ».

*La torpedo « Fiat 514 » di serie, che l'8 agosto ha battuto il record Penang-Singapore percorrendo oltre 800 km. in ore 12 e 51 minuti. La media realizzata sull'intero percorso fu di circa 63 km. all'ora.*

Del resto, chiunque avesse a lamentare nella sua « 514 » od altra vettura Fiat consumi ritenuti eccessivi, tanto più se confrontati con quelli di macchine similari d'altra Marca, ne avverta la Fiat perchè essa possa ritrovare l'origine dell'errore.

### Velocità.

Ma la « 514 » non è soltanto la vettura utilitaria italiana che costa meno di tutte, non è soltanto la più economa, perchè consuma poco: essa è anche una « 4 cilindri » veloce, che può passare i 100 km. all'ora. Ecco qui lo spyder « 514 », strettamente di serie, del signor Carlo Forni, che ha vinto il Campionato dell'Automobile Club di Milano alla media di 101,465 chilometri all'ora.

ASFALTI
STANDARD
STANDARD
ASFALTI STANDARD
ASFALTI STANDARD
ASFALTI STANDARD
ASFALTI STANDARD
ASFALTI STANDARD
ASFALTI STANDARD
FALTI
TANDARD
SOCIETA' ITALO-AMERICANA PEL PETROLIO · GENOVA

# TVRISMO

**Voci imparziali e lodi significative.**

Il Deutscher Touring Club, la potente associazione nostra consorella della Germania, pubblica nel suo organo ufficiale, *Der Motor-Tourist* (che è giunto al 40° anno di vita), relazioni di viaggi dei suoi Soci, fuori e dentro i confini della Germania. Ha istituito per questo dei Concorsi a premi, procurandosi delle collaborazioni talvolta assai pregevoli. Una relazione premiata è quella della signora Marga Becker-Jensen, pubblicata nel fascicolo del 15 ottobre 1930 e intitolata: « Viaggio nell'azzurro » (Fahrt ins Blaue). Essa ha richiamato la nostra attenzione per diversi giudizi, schietti e lusinghieri, a cui il viaggio, che aveva per punto di partenza Monaco di Baviera e per meta Gardone Riviera, diede occasione, da parte della gentile viaggiatrice. Il suo itinerario fu: Monaco, Garmisch, Imst, Landeck, passo di Resia, Malles, Spondigna, Trafoi, lo Stelvio, Bormio, Tirano, il passo dell'Aprica, Edolo, Iseo, Salò, Gardone Riviera; il ritorno lo compì per Riva, Tione, Le Sarche, Bolzano e nuovamente il passo di Resia.

L'ingresso in Italia le produce delle impressioni piacevoli:

*Subito dopo Nauders vi è la Dogana Austriaca e, a una distanza di circa 500 m., si trova quella Italiana. Alla barriera stanno due Camicie Nere con baionetta inastata e una terza, senz'armi, si accosta alla nostra vettura, chiedendo il passaporto; ci mostra poi l'ingresso all'ufficio, dove un Funzionario in borghese verifica il nostro trittico.* In Italia, il soggiorno fino a tre mesi non è soggetto a tasse *e si devono pagare soltanto L. 3 per il timbro del trittico.* Siamo rimasti contenti del contegno cortese e gentile dei doganieri. *In questa occasione vorrei subito aggiungere che,* durante tutto il percorso compiuto nella nostra gita in Italia, *abbiamo sempre fatto le migliori esperienze:* l'ordine ineccepibile nel traffico stradale e il trattamento irreprensibile fatto agli stranieri, *possono servire da modello ad altri Paesi.*

*Di buon umore proseguiamo sotto lo splendore del sole, attraverso le praterie di Malles, passando presso laghetti graziosi e attraversando delle piccole località,* che dimostrano già un carattere italiano. *Adesso scendiamo verso Malles e lì, la nostra vettura riceve il primo rifornimento di benzina italiana. Il prezzo è piuttosto caro: fra L. 2,10 e 2,80 al litro, ma si trova l'essenza in ogni villaggio. In primo luogo « Shell » e « Lampo », che corrispondono al Dapolin;* ma anche *« Esso » e benzolo. Le strade e le segnalazioni stradali sono ottime.*

E, a proposito di segnalazioni, essa fa un altro rilievo che è fonte di particolare compiacenza a noi del Touring, perchè si tratta d'una nostra iniziativa, di cui la viaggiatrice ha perfettamente compreso l'intento:

*Sul ponte dell'Adige ci siamo accorti di un'altra cosa molto utile: il nome del fiume è indicato su un cartello ben visibile, cosa molto gradevole per un pronto orientamento. Durante la nostra gita abbiamo potuto apprezzare spesse volte ancora di questi cartelli, anche sui piccoli fiumi.*

La strada dello Stelvio la conquide per il suo ardire e la sua bellezza:

*Il pomeriggio era già avanzato quando ci separammo da questa solitudine del bosco e montammo un'altra volta il nostro « chevrolet » (11/26). Questo riprende molto bene e fa anche senz'altro le curve acute, a forma di «fermatrecce». E' molto interessante il vedere quanto facilmente i grandi autobus percorrano queste curve e tutta la salita che è permanentemente dal 10 al 13 %. La strada dello Stelvio è una grandiosa opera umana. Sicura e senza pericoli per ogni automobilista di senno, sebbene si debba rallentare di molto alle curve. Come la più alta strada alpina d'Europa (2760 m.) essa ci offre un paesaggio di bellezza incomparabile, soprattutto quando la si percorre nella direzione da Trafoi al Passo e si scende verso Bormio. Dapprima si vede la regione dell'Ortles, oppure lo sguardo ammira la lontana Valle Venosta, dominata dalla Pala Bianca coi suoi ghiacciai e più tardi, nella discesa, si guarda, ebbri di tanta bellezza, alla soleggiata valle dell'Adda. Si passa attraverso le buie gallerie delle svolte, nelle quali si raccomanda di far uso dei riflettori, e al di sotto di palizzate di legno, dalle quali delle acque ghiacciate si slanciano nella profondità, e si scende sempre più in un lungo anfratto verso Bormio e i suoi Bagni.*

Degli alberghi, generalmente modesti, in cui soggiorna, si dimostra molto soddisfatta: ma è interessante di conoscere (anche per istruzione degli albergatori) quali siano i pregi che glieli fanno lodare:

*Senza una « panne » avevamo percorso 282 km. da Monaco. Era sopravvenuta la sera. Per il pernottamento ci era stato raccomandato caldamente l'Albergo Sotto Stelvio. Trattamento, servizio e ricevimento sono stati talmente lodevoli e il prezzo di pensione tanto economico (30 Lire) che il pernottamento si prolungò in un soggiorno molto piacevole di 3 giorni.*

Ecco il premio della premura e della discrezione. Chi viaggia in automobile, se non si trova bene in un albergo, può rapidamente spostarsi e cercarne uno migliore: per converso un buon trattamento e prezzi modesti lo inducono a fermarsi là dove sarebbe solo passato. Ed è un errore di credere che l'automobilista sia un cliente obbligato dei grandi alberghi. Oggigiorno chi non viaggia in automobile? anche persone di modesta fortuna e di gusti intellettualmente elevati. Per loro convengono mirabilmente gli alberghetti del tipo che la nostra viaggiatrice ci descrive così:

*Il caso ci mena in un albergo prettamente italiano, condotto egregiamente, intitolato Araba*

*Fenice, non nella cittadina più conosciuta di Iseo, ma distante circa 2 km. nella piccola località di Pilzone. Io ho avuto occasione, facendo un giro di tutto il lago, di conoscere un po' Iseo, Sarnico Bergamasco e Lovere; ma quale soggiorno per gli stranieri è consigliabile Pilzone sotto ogni rapporto, colla sua Araba Fenice, costruita in stile moresco. Il trattamento è prettamente italiano; cibi abbondanti, servizio pulito e irreprensibile.*

Molte altre cose trova da lodare: la gentile premura di un «soldato di Mussolini» (una Camicia Nera) che accorre a riempirle d'acqua il serbatoio del radiatore; e la strada e il *comfort* di Gardone. Non diciamo del suo entusiasmo per il «favolosamente azzurro Lago di Garda», per la vegetazione che chiama «subtropicale», per i giardini che le permettono di vivere come in un Eden, per i deliziosi bagni che, per merito del caratteristico colore dell'acqua, fanno apparire bianchissime le membra. A colorirle poi ci pensa il sole!

Quel bel sole d'Italia, che è aspirazione costante e godimento e salute per i popoli del Nord.

G. B.

**La Villa Falconieri di Frascati aperta al pubblico.**

Per interessamento del Comitato della Stazione di Cura, Soggiorno e Turismo di Frascati, l'Istituto Internazionale di Cinematografia Educativa ha concesso che la Villa Falconieri resti aperta al pubblico nei giorni di giovedì e domenica di ogni settimana. Così tutti gli amatori delle meravigliose ville tuscolane, potranno ammirare questo gioiello sorto nel 1540. La Villa Falconieri fu in un primo tempo chiamata Villa Rufina; quindi passò ai Falconieri e poi al Barone Mendelsohn Bartoldj, che la donò infine all'ex Kaiser Guglielmo II. Passata in possesso dello Stato, fu scelta come sede dell'Istituto Internazionale di Cinematografia Educativa. La facciata del palazzo è uno dei capolavori del Borromini; pitture eccellenti sono nell'interno, fra cui pregevoli lavori di Ciro Ferri e del Maratti.

Il palazzo è circondato da un parco grandissimo, con alberi secolari. Caratteristico e molto suggestivo, il laghetto circondato da alti cipressi, laghetto cantato in ogni tempo da poeti e romanzieri tra cui il tedesco Riccardo Voss, che nella Villa trascorse anni felicissimi e vi compose il grande romanzo, intitolato appunto «Villa Falconieri».

**Per la resurrezione di una stazione idroclimatica ligure: Prato Sopra la Croce.**

Prato Sopra la Croce, alpestre, ridente frazione del comune di Borzonasca, in provincia di Genova, già nel secolo scorso fiorente stazione climatica e balneare, ha vissuto il 7 settembre u. s. una giornata di letizia e di auspicio. Vi convennero varie autorità e personalità, tra cui S. E. il Prefetto di Genova, alle quali il Prof. Luigi Devoto, Presidente della Associazione di Climatologia, illustrò il valore curativo di un luogo come quello, con clima sedativo e ricostituente e che dispone di un'acqua acidulo-ferruginosa.

Una nuova strada, che avrà una lunghezza di circa 8 chilometri, è stata iniziata nel marzo 1929, è già a buon punto e varrà a sostituire con grandissimo vantaggio l'attuale sentiero, in forte salita (dislivello 450 m.) e mal tenuto, non tale invero da incoraggiare turisti, villeggianti e ammalati.

Va poi rilevato, come primo sintomo del desiderio di rinascita che pervade quella popolazione, che l'Albergo Club Alpino di Prato Sopra la Croce è stato completamente rimodernato e fornito di ogni conforto.

**Turismo a rate mensili in Germania.**

La città di Schwetzingen, presso Heidelberg, che possiede un castello con un celebre parco, ha istituito, per attirare i visitatori, un sistema di viaggi *à forfait*, pagabili a rate. Essa rilascia un libretto di tagliandi, per l'importo di 120 marchi, valevole per tutte le spese necessarie ad un soggiorno di quindici giorni.

Il programma comprende una serie di escursioni alle città più caratteristiche dei dintorni, con degustazione dei vini locali. Solamente la metà dell'importo deve essere pagata in anticipo dal turista, mentre il rimanente può essere versato in rate mensili di dieci marchi ciascuna.

**Riduzioni ferroviarie.**

Come avevamo preavvisato nel precedente numero della Rivista, ci limiteremo, d'ora innanzi, su questa rubrica, ad indicare le facilitazioni ferroviarie aventi una certa durata ed importanza ed anche un certo carattere di stabilità, trascurando le facilitazioni di carattere occasionale e suscettibili di facili modificazioni. In ogni modo il pubblico interessato è tenuto a rivolgersi sempre alle stazioni e alle agenzie viaggiatori per le informazioni di dettaglio.

Confermiamo che dal 1° gennaio del 1930 e durante tutto il primo semestre, saranno rinnovate le facilitazioni e riduzioni della «*Primavera Siciliana*», che tanto favore hanno incontrato in Italia e all'Estero.

Per quanto riguarda *Roma*, in relazione anche alle intese intervenute tra il Comitato della Quadriennale d'arte nazionale e il Comitato gare e feste (forse più conosciuto sotto la denominazione di «*Primavera Romana*»), vi sarà un lungo periodo di riduzioni, dal 3 gennaio al 15 luglio, fatta eccezione d'una interruzione durante le feste di Pasqua. All'inizio e alla fine del periodo delle facilitazioni sarà, probabilmente, accordata la riduzione del 50% e, nel periodo intermedio, quella del 30 %.

Presso tutti i buoni negozi del genere ed ottici importanti e presso la Concessionaria:

**DITTA RAG. D. CAPRA & C. - MILANO**

DEPOSITO: **Via Bossi, 4** - DETTAGLIO: **Corso Vitt. Em., 13**

**Ribassi ferroviari invernali per Cortina d'Ampezzo.**

Con recente disposizione del Ministero delle Comunicazioni, l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato rilascerà anche nel prossimo inverno biglietti di viaggio di andata e ritorno da qualsiasi stazione del Regno per *Cortina d'Ampezzo* col ribasso del 30% sulla ordinaria tariffa, durante il periodo dal 15 febbraio al 4 marzo, in occasione dello svolgimento del calendario sportivo che avrà luogo nella cittadina dolomitica.

Detti biglietti avranno la validità di 7 giorni, non compreso quello della data del rilascio.

**Per il pubblico internazionale che viaggia.**

A colui che per ragioni di svago, d'affari o d'ufficio deve frequentemente varcare le frontiere, capita sovente di trovarsi imbarazzato, nelle stazioni di arrivo o di partenza, per interpretare dalle scritte degli uffici di stazione quale è precisamente il locale per il deposito bagagli, quale quello dell'ufficio informazioni, dei biglietti circolari *et similia*. Non parliamo delle località di lingua francese, inglese, tedesca ed anche italiana, perchè generalmente, il *buon viaggiatore*, anche senza conoscere l'una o l'altra di tali lingue, ha sempre un certo corredo, nella memoria, dei vocaboli usuali delle lingue estere e di prima necessità, quindi generalmente se la cava. Ma vi sono certe lingue — finniche, slave, mongoliche, ecc. — meno conosciute, per non dire meno importanti, che costituiscono un vero tormento d'interpretazione da parte del viaggiatore, il quale non trova nel suo corredo di vocaboli internazionali alcuna rassomiglianza od analogia, neppure la più lontana, per aiutarsi. Il frazionamento delle frontiere e il sorgere di tante nazionalità a Stati, avvenuto dopo la guerra, ha reso ancor più difficile la situazione. Naturalmente poi, per un sentimento rispettabile di nazionalismo, questi stati si sono affrettati a dare disposizioni tassative e precise per sopprimere qualsiasi indicazione che non sia quella dell'idioma riconosciuto ufficiale nel paese: così il viaggiatore dovrebbe, per trovarsi in regola, conoscere, oltrechè le quattro lingue principali suaccennate, anche un po' di lettone, di finlandese, di bulgaro, di ungherese, di cecoslovacco, di serbo, di lituano, ecc.

Si può rimediare a queste difficoltà, adottando un sistema di scritte figurative, nelle stazioni, eguali per tutte le ferrovie europee, una specie di linguaggio internazionale mediante l'istituzione di appositi segni convenzionali comuni? Il disegno di un berrettino rosso per l'indicazione dell'ufficio ove trovasi il capo-stazione di servizio, il disegno d'un viaggiatore minuscolo per indicare precisamente ove trovasi una biglietteria, il disegno d'un apparato telefonico per indicare ove trovasi una cabina telefonica, non sarebbero più eloquenti di tante scritte in lingue incomprensibili? L'idea può sembrare a prima vista un po'... troppo originale, ma questa idea non ha già forse avuto pratiche applicazioni per altri generi di servizio? Con un certo numero di questi segni (la fantasia si può sbizzarrire a studiare i più adatti) il viaggiatore probabilmente potrà essere tratto da imbarazzi penosi, specialmente poi se in ogni stazione esistesse un quadro, un prospetto con la pianta dei locali che possono interessarlo e su cui fossero riportati i segni stessi, in modo che egli possa facilmente orientarsi.

Possiamo informare che la questione verrà studiata. Una proposta in tal senso è già stata lanciata in seno alla I[a] Commissione dell'Unione Internazionale delle Ferrovie, che ha preso impegno di esaminarla attentamente.

Favorevoli a tutto ciò che può facilitare il viaggiatore, attendiamo, con una certa curiosità, di conoscere il risultato di questi studi.

**Stazioni che cambiano nome.**

Le sottonotate stazioni ferroviarie hanno modificato il loro nome in quello segnato a fianco in corsivo: la stazione La Santa-Villa S. Fiorano, della linea Monza-Molteno, in *Villa Santa*; la stazione Pallanza-Fondotoce, della linea Domodossola-Arona, in *Pallanza*; la stazione di Montjovet, della linea Chivasso-Ivrea-Aosta, in *Mongiove*; la stazione di Atri Silvi, della linea Ancona-Foggia, in *Silvi*; la stazione di Tavagnasco-Settimo, della linea Chivasso-Ivrea-Aosta, in *Settimo-Tavagnasco*; la stazione di Cunico Colcavagna, della linea Asti-Chivasso, in *Cunico-Scandeluzza*.

**La trazione elettrica sulle Ferrovie Svizzere.**

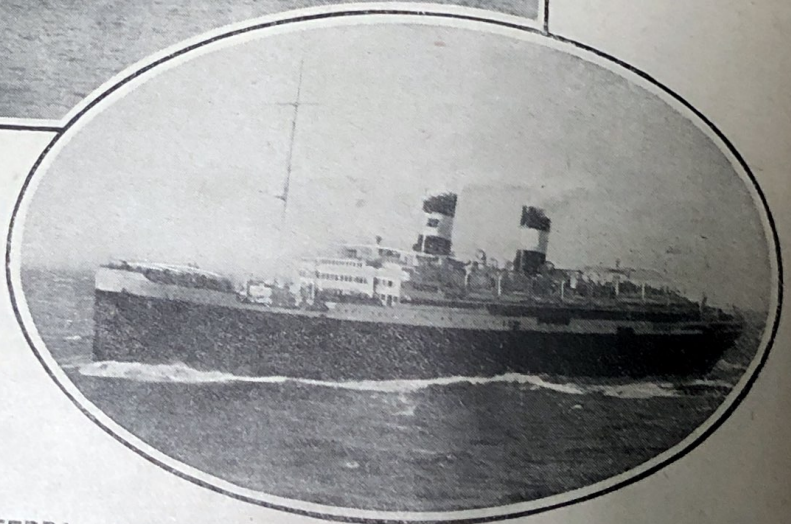
Le Ferrovie Federali Svizzere — informa la *Critica* — con la fine del 1929 hanno elettrificato 1666 km. di linee della propria rete, con una spesa di milioni 673,9 di franchi svizzeri.

Il risparmio di carbon fossile è valutato in 600 mila tonnellate all'anno. Si aggiungono poi le economie realizzate sulle spese del personale, della manutenzione, dei lubrificanti.

Anche sulle linee secondarie, esercitate da società private, si è sviluppata in questi ultimi anni la trazione elettrica. La rete ferroviaria della Svizzera, tra rete statale e linee private, misura km. 5485: di essi ben 3418 km. sono a trazione elettrica.

D'altra parte le Ferrovie Federali Svizzere, ultimata col 1929 la prima parte del programma di elettrificazione, mettono ora mano all'attuazione della seconda parte sulle seguenti linee:

1. Neuchâtel-La Chaux de Fonds-Col des Roches; Delemont-Bâle (1930-31);
2. Delémont-Delle;Wallisellen-Uster-Rapperschwil-Utzanach-Ziegelbrücke; Zurich-Affolern-Zug (1931-32);
3. Bienne-Sonelboz-La Chaux des Fonds (1932-33);
4. Berne-Lucerne (1933-34);
5. Gossau-Sulgen (1934-35);
6. Sonceboz-Montier; Gubiasco-Lugano (1935-36).

Per queste nuove elettrificazioni è prevista una spesa di 118 milioni di franchi svizzeri.

# NAVIGAZIONE

### L'Italia al primo posto nel movimento marittimo dei Dardanelli e del Danubio.

Nel movimento marittimo dello Stretto dei Dardanelli la bandiera italiana occupa il primo posto per numero di navi e per tonnellaggio, seguita poi dall'inglese, dalla greca e dalla turca.

Ecco la statistica analitica del movimento commerciale degli Stretti durante il 1929, ripartito per bandiera:

| Bandiere | Navi | Tonn. nette |
|---|---|---|
| Italia | 1.487 | 3.540.205 |
| Inghilterra | 1.192 | 2.779.486 |
| Grecia | 905 | 1.335.747 |
| Turchia | 1.340 | 1.275.405 |
| Francia | 346 | 921.162 |
| Norvegia | 297 | 904.041 |
| Germania | 348 | 669.707 |
| Svezia | 67 | 92.453 |
| Olanda | 220 | 505.955 |
| Russia | 314 | 552.005 |
| Spagna | 100 | 117.663 |
| Romania | 333 | 489.154 |
| Bulgaria | 100 | 117.663 |
| Belgio | 52 | 148.963 |
| America | 114 | 287.217 |
| Egitto | 64 | 120.912 |
| Danimarca | 22 | 46.313 |
| Jugoslavia | 30 | 63.923 |
| Persia | 2 | 7.332 |
| Altre nazioni | 78 | 32.697 |
| | 7.411 | 14.028.803 |

Lo stesso primato è tenuto pel tonnellaggio nel 1929 dalla bandiera italiana per quel che riguarda il movimento del Danubio, nel quale ha superato la marina mercantile greca, che da un quinquennio teneva il primo posto.

Ecco il prospetto comparato del movimento marittimo sul Danubio nel 1928 e 1929, ripartito per bandiera:

| Bandiere | 1928 | 1929 |
|---|---|---|
| Italia | 156.035 | 352.576 |
| Grecia | 260.809 | 333.244 |
| Inghilterra | 104.769 | 336.177 |
| Romania | 89.490 | 72.536 |
| Francia | 49.227 | 47.905 |
| Egitto | 50.027 | 55.127 |
| Germania | 35.091 | 61.673 |
| Jugoslavia | 2.200 | 2.940 |
| Olanda | 25.931 | 34.453 |
| Belgio | 1.892 | 15.370 |
| Norvegia | 13.539 | 15.486 |
| Ungheria | — | 8.006 |
| Danimarca | 5.315 | 6.989 |
| Turchia | 8.229 | 17.287 |
| Polonia | 2.952 | 4.920 |
| Svezia | 2.771 | 4.056 |
| Spagna | 10.327 | — |
| Bulgaria | — | 4.948 |

Riferiamo ora i dati completi del movimento, ripartito secondo la bandiera, delle navi che effettuarono nel 1929 operazioni commerciali sul Danubio, e comprendenti anche l'importo dei diritti di navigazione da ciascuna marina pagati alla Commissione Europea del Danubio:

| Bandiere | Navi | | Diritti di navigazione (in fr.-oro) |
|---|---|---|---|
| | Num. | Tonn. nette | |
| Italia | 115 | 352.576 | 1.041.537,21 |
| Grecia | 199 | 333.244 | 1.150.666 — |
| Inghilterra | 125 | 336.177 | 1.155.806,91 |
| Francia | 41 | 47.905 | 112.159,74 |
| Romania | 29 | 72.536 | 236.863,12 |
| Egitto | 24 | 55.127 | 173.859,30 |
| Germania | 24 | 61.673 | 217.215,23 |
| Olanda | 23 | 34.453 | 113.963,39 |
| Turchia | 19 | 17.287 | 56.638,11 |
| Jugoslavia | 13 | 38.216 | 135.259,42 |
| Polonia | 10 | 4.920 | 14.927,28 |
| Belgio | 5 | 15.370 | 58.411,75 |
| Norvegia | 4 | 15.486 | 55.153,68 |
| Bulgaria | 4 | 4.948 | 13.668,85 |
| Danimarca | 3 | 6.989 | 25.859,30 |
| Ungheria | 2 | 8.006 | 26.699,83 |
| Svezia | 2 | 4.056 | 15.007,20 |
| Totale ... | 642 | 1.408.969 | 4.603.796,32 |

Va poi rilevato che, mentre nel movimento della marina mercantile francese sono compresi 9 vapori per tonn. 20.539 della Compagnia « Fraissinet », che compiono viaggi regolari per i porti del Danubio, i servizi regolari esercitati dalla marina mercantile italiana riguardano 28 vapori per tonn. 97.384, appartenenti alla « Sitmar » e al « Lloyd Triestino ».

### Macchine marittime costruite a Trieste.

Negli stabilimenti della Società Triestina « Cantieri Riuniti dell'Adriatico » è stato costruito il primo dei 4 motori « S.T.T.-Sulzer » da 4250 cavalli-assi per la motonave *Cleopatra*, ordinata dal « Lloyd Triestino » per la linea Trieste-Alessandria d'Egitto.

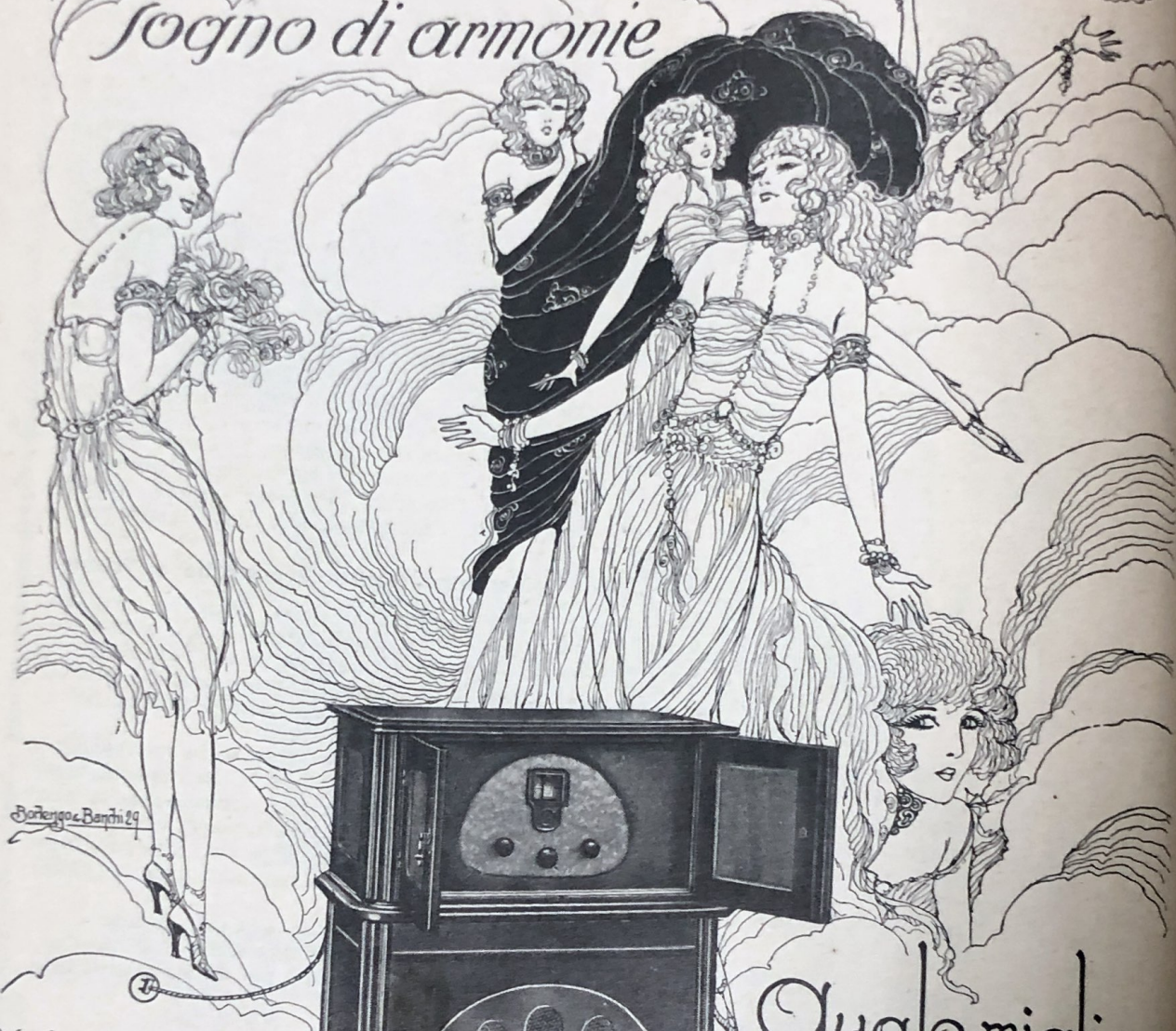
Nelle prove il motore è stato in movimento per 30 ore consecutive, per 14 ore ad andatura normale, sviluppando 4250 cavalli-asse a 120 giri, per 10 ore ad andatura varia e per 6 ore in sovraccarico e a velocità variabile, sviluppando una potenza massima di 4720 cavalli-asse a 134 giri.

Altri quattro motori « S.T.T.-Sulzer » saranno poi costruiti per una delle due navi ordinate dalla « Cosulich » per la linea del Sud America.

### Incremento di attività nei cantieri italiani.

Gli organi competenti segnalano la notevole ripresa di lavoro che si manifesta nei cantieri italiani in confronto, non soltanto del 1929, ma degli ultimi anni.

Nel primo semestre di quest'anno sono state impostate 61 navi per un tonnellaggio complessivo di 99.234 tonnellate, e sono state varate 66 navi per un tonnellaggio di 50.293 tonnellate. Queste cifre, che si riferiscono a soli sei mesi di lavoro, sono proporzionalmente le più alte raggiunte negli ultimi quattro anni. Infatti le navi impostate durante l'intiero corso delle rispettive annate sono state 99 nel 1929, con una stazza lorda complessiva di 43.089 tonn.; 86 nel 1928 con 63.587 tonn.; 75 nel 1927 con 94.610 tonn.; 109 nel 1926

ALTERADIO
sogno di armonie
Bonfanti e Banchi 29
Moderno - perfetto
Ottimo e... italiano!
Caratteristiche principali:
PUREZZA
Selettività e potenza
Vendita a contanti ed a rate
Agevolazioni e Catalogo « ALTERADIO » gratis ai Soci del T. C. I.
L. 2850
completo e reso franco destino.
Quale miglior regalo!
FABBRICA ITALIANA ALTERADIO
DITTA U. MIGLIARDI
Via F.lli Calandra 2 TORINO (111)

con 98.778 tonn. Le navi varate furono 98 nel 1929 con 71.834 tonn.; 78 nel 1928 con 66.788 tonn.; 83 nel 1927 con 93.519 tonn.

**Le perdite del naviglio italiano.**

Le perdite totali del naviglio italiano durante l'ultimo quadriennio — a quanto informa la *Critica* — hanno presentato il seguente andamento:

| | Navi | Tonn. l. | % |
|---|---|---|---|
| 1926 .................... | 19 | 47.905 | 1,52 |
| 1927 .................... | 19 | 53.442 | 1,58 |
| 1928 .................... | 18 | 28.836 | 0,86 |
| 1929 .................... | 19 | 36.684 | 1,14 |

Nel quinquennio precedente (1921-25) la percentuale delle perdite in rapporto al tonnellaggio totale del naviglio mercantile italiano variò tra un massimo di 1,72 e un minimo di 1,14.

**Servizio marittimo quindicinale per il Giappone.**

L'Agenzia «*Le Colonie*» riferisce che dal dicembre 1928 la Società di Navigazione «Lloyd Triestino» nell'intento di rendere più frequenti le comunicazioni fra la Penisola e l'Estremo Oriente, ha trasformato in quindicinale il servizio di piroscafi Trieste-Yokohama.

La nuova linea ha partenze ogni secondo lunedì, ed è servita, oltrechè dalla flotta presentemente adibita al traffico con il Giappone, da quattro unità di oltre 10.000 tonnellate, e da due potenti motonavi.

**Il varo della prima nave costruita per conto della Russia.**

Il 19 ottobre u. s. ha avuto luogo al cantiere navale di Monfalcone il varo della prima nave costruita per conto del Governo dell'U.R.S.S. La nave, che porta il nome di *Wladivostok*, stazza 750 tonnellate.

**Le costruzioni marittime alla fine settembre, secondo il «Lloyd's Register».**

Dai dati pubblicati dal «Lloyd's Register» risulta che alla fine del settembre p. p. erano in corso di costruzione in tutto il mondo 580 navi mercantili per 2.569.036 tonnellate di stazza lorda. (Sono escluse le navi di stazza inferiore a 100 tonnellate lorde). Al primo posto è, come di solito, la Gran Bretagna con tonnellate 1.116.746; seguono, a grande distanza, gli Stati Uniti con tonn. 212.974, la Francia con tonn. 209.307, la Germania con tonnellate 194.200, l'Italia con tonn. 188.384, l'Olanda con tonn. 184.920. Noi occupiamo molto onorevolmente il quinto posto, restando assai vicini agli altri Paesi costruttori che non siano l'Inghilterra.

L'indicato tonnellaggio in corso di costruzione nel mondo alla fine settembre è di 489.000 tonn. minore della cifra analoga per la fine di giugno scorso e di 248.000 tonn. minore del totale per il settembre 1929. Prevalgono nelle costruzioni le motonavi, che superano i piroscafi per 560.000 tonn. di stazza.

Le macchine marine in costruzione sono 713 per 2.322.788 cavalli di forza, di cui a vapore 320 (266 a stantuffi, 54 a turbina) per 1.123.200 cavalli ed a combustione interna 393 per 1.199.588 cavalli.

Delle 4 più grandi navi (oltre 30.000 tonnellate) attualmente in costruzione, una appartiene ai cantieri inglesi, una ai francesi, due ai cantieri italiani. Presso i nostri cantieri sono pure in costruzione 4 motonavi cisterna per 34.510 tonn.

Nel corso del terzo trimestre 1930 furono impostate 175 navi per 480.244 tonn., di cui 9 per 65.760 tonn. in Italia; furono varate 262 navi per 721.085 tonn., di cui 4 per 12.655 tonnellate in Italia.

**La regolarizzazione del Reno e l'entità del suo traffico.**

Il Parlamento svizzero ha ratificato un accordo concluso con la Germania per assicurare la regolarizzazione del Reno tra Strasburgo e Basilea ed ha votato, a questo proposito, un credito di 40 milioni di franchi.

Il traffico fluviale facente capo a Basilea, che era quasi insignificante nel 1918, ammontava, nel 1927, a 740.000 tonnellate di merci e nel 1928, nonostante un lungo periodo di siccità, a 471.000 tonnellate. Nei primi nove mesi del 1929 le merci trasportate verso la montagna furono 447.000 tonnellate e quelle dirette in pianura, 40.000 tonnellate. Le merci importate sono, per i $^{9}/_{10}$, cereali e combustibili (solidi e liquidi). Per contro la Svizzera esporta, attraverso il Reno, i minerali di ferro del Gonzen, il latte condensato, il cemento, l'asfalto, il carburo e i prodotti chimici.

Lo sviluppo del traffico fluviale, che classifica Basilea al 10° o all'11° posto dei porti renani (prima di Bingen, Lauterburg, Coblenza e Bonn) è stato reso possibile con la creazione di perfette installazioni alla banchina di St. Jean, a Petit Huningue ed alla banchina Klybeck. Allo stato attuale i tre porti di Basilea occupano 2200 mq. di terreno e contano 12 grues mobili, una gru fissa, cinque ponti mobili e 14 km. e mezzo di ferrovia. Tre grandi silos per il frumento sono muniti di potenti elevatori; i serbatoi della banchina di Klybeck possono immagazzinare 30.000 tonnellate di petrolio e di benzina. In complesso, la capacità di trasbordo delle merci con le attuali installazioni è calcolata a più di 1.500.000 tonnellate annue.

**Nuovo tipo di nave-portaeroplani.**

Il Ministero della Marina degli Stati Uniti ha ultimato i disegni d'una nuova nave portaeroplani la cui costruzione è stata autorizzata dalla recente legge «dei quindici incrociatori». La nave stazzerà 14.000 tonnellate, mentre il *Lexington* ed il *Saratoga* ne stazzano 33.000 ciascuno. E' la fine della costruzione delle grosse unità portaeroplani; si sa infatti che questa formula è stata molto combattuta ed all'atto pratico non ha dato i risultati che si attendevano.

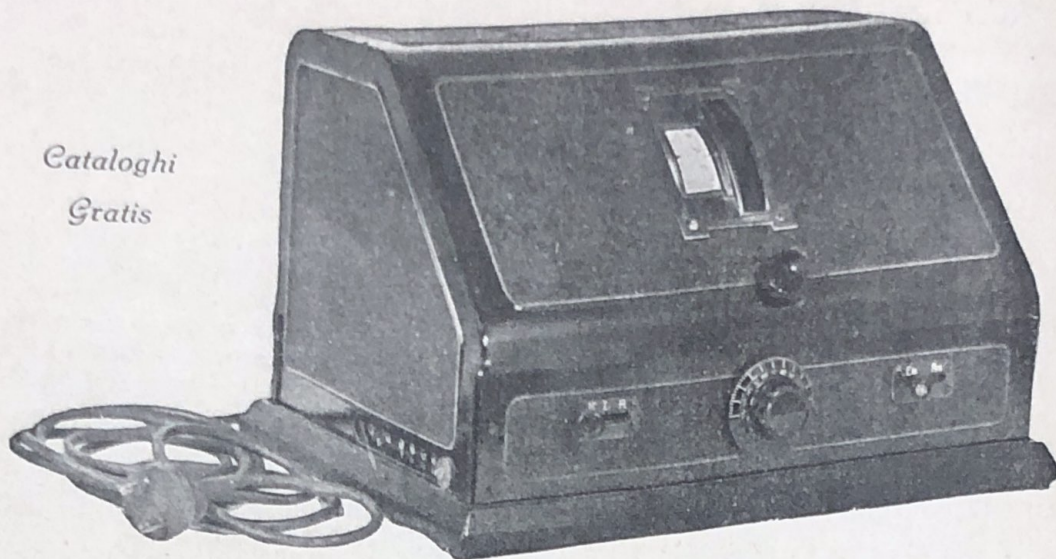
# SPORT

Con il ventiseiesimo Giro di Lombardia si è chiusa la stagione ciclistica di corse su strada e, se qualche appendice è rimasta ancora nel calendario, essa non si riferisce che a qualche manifestazione locale di importanza neppure secondaria. Ond'è che si può dire che il momento è ormai giunto per il bilancio di questo sport che ha in sè germi così vitali da produrre sempre nuove ghirlande. Pareva che la decennale dittatura di Girardengo potesse stancare e provare la passione delle folle sportive; invece queste avevano posto il ciclista, che strappò ai suoi ammiratori il titolo di campionissimo, su un piedistallo di tale altezza che neppure le continue convincenti e nette vittorie di Binda ne lo poterono sbalzare. Nè la egemonia di Binda distolse gli appassionati dalle grandi competizioni e la propaganda dello sport ciclistico diffusa fra le popolazioni del meridionale e della Sicilia contribuì ad accrescere le falangi dei ferventi di questo sport, che è nato il giorno in cui gli uomini cominciarono a mettersi a cavalcioni di due ruote insieme congiunte. Questo anno poi l'entusiasmo si è ancora accresciuto, grazie all'equilibrio delle varie forze entrate nell'arringo ciclistico. Già fin dalla primavera la Milano-Sanremo, con l'abbandono di Binda e la vittoria del bustese Mara, mostrava alle folle che un uomo nuovo si affacciava alla ribalta per strappare lo scettro a quelli che da anni lo detenevano. Nel successivo Giro di Toscana Binda trovava nel giovane Caimmi l'uomo che lo sopravanzava e il mondo sportivo attonito pensava che il successore di Girardengo avesse già trovato i suoi maestri. Escluso Binda dal successivo Giro d'Italia, perchè con la sua presenza avrebbe sgomentato gli altri partecipanti e avrebbe — a detta degli esperti — vinto da lontano, ecco tutta una schiera di giovani percorrere le vie d'Italia, da Palermo a Milano, sollevando l'entusiasmo delle folle, scatenando la passione degli anziani e dei giovani sportivi. Marchisio, grazie alla sua regolarità cronometrica e al suo temperamento freschissimo, vinceva la gran corsa a tappe, compensando la Casa Legnano del sacrificio di aver dovuto tener in serbo Binda. Il Giro ciclistico di Francia serviva a dare una nuova scossa agli sportivi nazionali. Per la formula scelta dal Direttore del giornale organizzatore, *L'Auto*, i concorrenti erano suddivisi in squadre rappresentanti cinque nazioni. Della squadra italiana si è fatto subito notare il mantovano Learco Guerra, il quale, per poco che fosse stato assecondato da una squadra omogenea, avrebbe potuto conservare per tutto il percorso la maglia gialla che in quella gran prova fregia il corridore primo della classifica generale. L'inatteso bellissimo comportamento del corridore, quasi sconosciuto fino allora, la vittoria contemporanea nella corsa internazionale Torino-Bruxelles di Allegro Grandi, un altro rappresentante della giovane generazione, risollevavano gli entusiasmi per lo sport ciclistico, come nei begli anni delle vittorie di Girardengo, di Ganna, di Galetti e di Gerbi. La completa vittoria ai Campionati del mondo a Liegi, dove i rappresentanti italiani sbaragliavano gli avversari tanto fra i professionisti quanto fra i dilettanti, accresceva — se pur era possibile — il fervore delle masse sportive, che successivamente assistevano alla vittoria di Guerra nella corsa di fondo da Predappio a Roma, alla vittoria di Mara nella classica XX Settembre, alla conquista del Campionato Italiano da parte di Guerra dopo il suo trionfo campano nella Coppa Caivano. Lo sport ciclistico italiano, in una annata memorabile, aveva portato alla ribalta una massa di giovani e ottimi elementi, ponendoli dopo poche vittorie allo stesso livello di tanti celebrati campioni. Fu perciò che il Giro di Lombardia venne disputato da 120 concorrenti in una rigida giornata dell'ultima settimana di ottobre, sotto un cielo sereno, ma in una atmosfera sferzata da raffiche importune di vento. Da tempo però non veniva disputata una corsa con l'accanimento mostrato in quella occasione dai concorrenti. I giovani erano decisi a tutto, pur di riconfermare il primato già delineatosi nelle precedenti corse; dal canto loro gli anziani non si volevano lasciare sfuggire l'occasione, prima che la stagione si chiudesse, di far valere la propria classe e di rinsaldare il proprio prestigio. Battaglia continua e sempre intensa su tutti i 237 chilometri del percorso, anche perchè molti concorrenti furono provati da incidenti. La media oraria di quasi 31 km. è la migliore conferma della durezza della lotta che non servì peraltro a disgregare il plotone, il quale anzi si fece più poderoso e più numeroso sull'ultimo, tanto che venti concorrenti, un sesto dei partiti, disputarono la vittoria in volata, dalla quale sortì vittorioso Domenico Piemontesi, corridore dell'immediato dopo guerra che quest'anno aveva brillato soltanto quindici giorni prima, vincendo al Parco di Milano su i Cento chilometri del Criterium degli Assi. Uomo di classe, ma discontinuo, con la sua vittoriosa volata ha saputo interrompere la vertiginosa ascesa dei giovani. I quali si apprestano fra pochi mesi a ricominciare, in numero ancor più poderoso e meglio agguerriti, l'assalto alle posizioni degli anziani superstiti. Questi, intanto, hanno valicato l'Oceano chiamati dalla loro fama internazionale a disputare, sui velodromi più rimunerativi, la Corsa di Sei Giorni: spettacolo, piuttosto che avvenimento sportivo.

***

Due titoli di campione sono stati messi in giuoco nel corso di una riunione pugilistica al Palazzo dello Sport di Milano. Bosisio e Dobrez per il campionato dei pesi medi, Locatelli-Orlandi per il campionato dei pesi leggieri. Due avvenimenti di vero interesse che sono serviti

# RADIO INGELEN U-3

*Cataloghi Gratis*

È un apparecchio costruito con criteri scientifici, in gran serie, ad un solo comando, per onde corte, medie e lunghe (20-2000 metri). Quadrante illuminato funzionante a corrente luce, sotto qualsiasi voltaggio. - Suono ottimo - Attacco per Pick-up.

Prezzo dell'apparecchio L. 1380 - del Pick-up L. 112 - dell'altoparlante L. 234 (valvole e tasse comprese)

**ELECTRA RADIO**
Via S. Bernardo, 19 - GENOVA
ITALIA SETTENTRIONALE - TRE VENEZIE - TOSCANA

**SIRIEC**
Via Nazionale, 251 - ROMA
ITALIA CENTRO-MERIDIONALE - ISOLE - COLONIE

---

## LA·BATTERIA·TASCABILE·CHE·CERCAVATE

HELLESENS
VII - n° 20
RECORD
4.5 VOLT
PER LAMPADE TASCABILI

IL RISULTATO
DI 45 ANNI
D'ESPERIENZA

Hellesens Italiana S.A
Via Frattina 110 · Roma · Tel HISA

CHIEDETELA AL VOSTRO RIVENDITORE

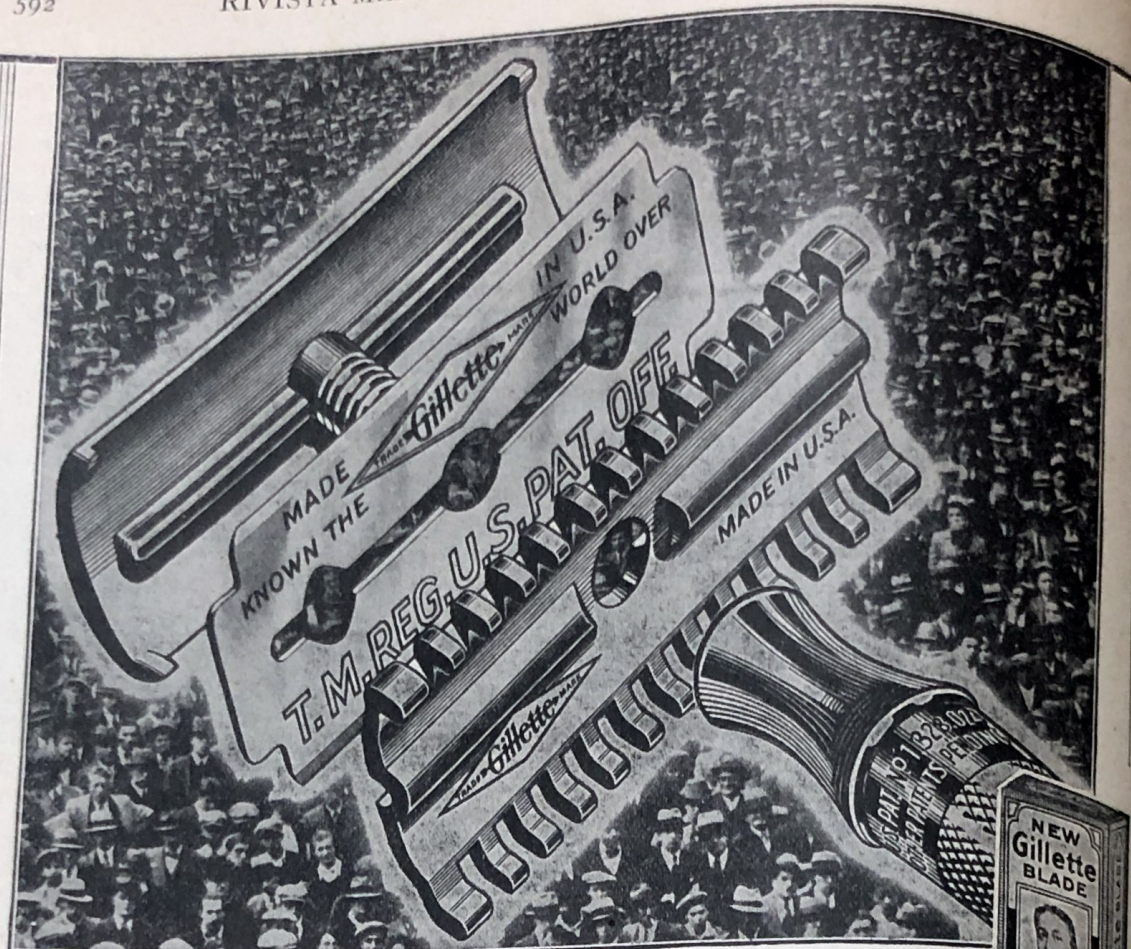
a convogliare ottomila spettatori, quanti da tempo non s'eran visti riuniti per uno spettacolo di pugilato. Sotto l'etichetta di « Piccolo Ring », un paio di appassionati promotori è riuscito a dar vita nuova alla boxe che sembrava fosse in decadenza nella metropoli lombarda. Bosisio ha battuto il fiumano Dobrez per k. o. tecnico alla tredicesima ripresa, e forse poche volte un risultato ha prospettato tanto esattamente il valore dei due contendenti. Di fronte alla classe e alla tecnica di Bosisio, Dobrez ha combattuto e ha resistito fino a quando lentamente ma inesorabilmente la superiorità del lombardo non si è fatta sentire. La demolizione di Dobrez è stata lenta ma metodica, inavvertita ai profani ma inesorabile e si è conclusa con il k. o. tecnico che rispecchia, meglio di qualsiasi altro risultato, il valore del vittorioso. Il k. o. può dipendere anche da un colpo di fortuna che qualche volta può arridere anche al concorrente fino a qual momento meno degno della vittoria, ma il k. o. tecnico non può essere che il frutto di una inferiorità manifesta provocata dalla progressiva offensiva dell'avversario più forte. Essendo in palio il campionato dei pesi leggeri, la Federazione oppose all'ultimo momento Locatelli a Orlandi, il quale avrebbe dovuto invece combattere contro Marfurt. Locatelli, obbligato per contratto a disputare pochi giorni prima a Parigi un assalto con Alì Ben Said, non poteva presentarsi nelle condizioni di freschezza indispensabili per un incontro di una posta così alta. Pure le quindici riprese del combattimento furono condotte a grande andatura dai due uomini, consci del loro valore e convinti d'esser protagonisti di una battaglia per un titolo così attraente. Per quattordici riprese il pubblico è stato in trepidazione, non sapendo quale dei due valorosi contendenti potesse sortir vittorioso da una azione condotta con ritmo infernale. Finalmente all'ultimo il giovane Orlandi trovava ancora tanta energia da superare quella pur grande del Locatelli e da ottenere il consenso dei giudici che gli attribuivano la giusta vittoria. In tal modo, al suo ottavo successo, Orlandi conquistava la maglia di campione d'Italia.

***

Neppure in autunno è diminuito il numero delle manifestazioni automobilistiche, anche se esse vanno qualificate come prove secondarie. La prova di maggior interesse è però quella che si è svolta fuori d'Italia e precisamente in Spagna. Il Gran Premio di S. Sebastiano sul Circuito di Lasarte ha già visto altre volte il trionfo dei corridori italiani, ma quest'anno la prova ha avuto un esito ancor più lusinghiero per il fatto che sono stati stabiliti nuovi *records* sul giro e sull'intiero percorso. La Maserati ha

voluto concludere con un nuovo assaggio all'estero il ciclo delle sue numerose vittorie, delle quali la più clamorosa era fin allora stata quella conseguita un mese prima all'Autodromo di Monza. E vi è perfettamente riuscita, perchè i suoi due piloti Achille Varzi e Aymo Maggi occupavano i primi due posti, dopo una gara velocissima. Il *record* assoluto, detenuto per due anni dal francese Chiron con Bugatti, era battuto da Varzi di ben dieci chilometri. I 519 km. erano infatti percorsi dall'italiano alla velocità media di 139 km. 900, mentre nell'ottavo giro si rendeva titolare del giro più veloce, compiutc alla velocità di 146 km. 500. Da macchine, che avevano avuto precedentemente tanti autorevoli e convincenti collaudi, non si poteva attendere altro che una nuova grande affermazione come quella ottenuta, e sul valore di Varzi non si potevano nutrire dubbi di sorta. Il corridore galliatese continua vantaggiosamente la serie dei nostri grandi guidatori che da Nazaro, da Lancia, da Minoia a Bordino, da Costantini a Salamano, da Ascari a Materassi e a Brilli Peri, da Campari a Nuvolari fino ad Arcangeli, han sempre dimostrato in faccia al mondo la superiorità italiana della guida.

***

La partecipazione del cavallo italiano Ortello al Premio dell'Arco di Trionfo di Parigi, già da lui vinto nel 1929, aveva mobilitato nello scorso ottobre non soltanto la grande schiera dei cultori delle corse dei cavalli, ma buona parte degli sportivi italiani, ai quali questo intervento era stato prospettato come un sincero successo. Si era dimenticato che dopo il primo trionfo il cavallo era tornato in Italia per farsi battere dal nostro miglior due anni, Gerard, e che nella stagione 1930 non aveva brillato come i suoi precedenti avevan lasciato sperare; nè si era precisato che la sua attività di quest'anno non era stata affatto lusinghiera, perchè nelle poche corse disputate non aveva incontrato che compagni di scuderia e avversari mediocri. Il cavallo, che al parere dei tecnici e degli orecchianti indigeni avrebbe dovuto fare un boccone del grosso premio e di tutti gli avversari, non finì che al quarto posto, battuto anche dal tre anni italiano Filarete, secondo arrivato del Derby Reale e lasciato lontano in giugno a Milano nel Gran Premio del mezzo milione da quel Cavaliere d'Arpino, che disgraziatamente un incidente tolse dalle corse e che indubbiamente avrebbe ricalcato le orme di Apelle, il miglior cavallo prodotto dall'allevamento nazionale. Scomparso Cavaliere D'Arpino, ritiratosi prudentemente dal *turf* Ortello, per essere messo in razza, le corse di questo scorcio di stagione perdettero ottimi motivi di interesse che non mancheranno di essere numerosi nella ven-

# IL NUOVO RASOIO E LA NUOVA LAMA Gillette

Non c'è da stupirsi se migliaia e migliaia di uomini scartano giornalmente il loro vecchio rasoio per usare il Nuovo Rasoio Gillette.

Infatti gli spigoli rinforzati del cappellettto, la nuova sagomatura della lama, la nuova forma della scanalatura del pettine, sono alcuni dei perfezionamenti essenziali, grazie ai quali gli strappi del rasoio sono definitivamente aboliti.

La Nuova Lama Gillette di acciaio purissimo, trattato secondo uno speciale processo, resiste alla ruggine e non ha quindi bisogno di essere asciugata dopo essere stata adoperata.

La Nuova Lama Gillette può essere usata con qualsiasi Rasoio Gillette.

Il Nuovo Rasoio Gillette placcato oro, è presentato in elegantissimo astuccio, completato da una scatoletta porta-lame e da una Nuova Lama Gillette.

Acquistate oggi stesso questo rasoio che vi permetterà di cominciare lietamente ogni giornata, poichè radersi col Nuovo Rasoio Gillette è davvero un piacere!

IL
NUOVO RASOIO GILLETTE
*in elegante astuccio*
*L. 20.-*

LA
NUOVA LAMA GILLETTE
*Il pacchetto di 5 lame L. 8.-*
*Il pacchetto di 10 lame L. 16.-*

S. A. I. GILLETTE SAFETY RAZOR - Via Monte di Pietà, 18 - MILANO

tura annata per l'importanza degli attori, nati in Italia o importati, che si misureranno a Roma e a Milano nelle grandi prove ippiche delle Capannelle o di San Siro sotto i colori di vecchie e nuove scuderie.

***

Abbiamo già avuto recentemente occasione di segnalare, a proposito delle regate del Lido, i grandi progressi conseguiti dalla motonautica italiana, ed è realmente con vivo piacere che commentiamo i risultati ottenuti nella seconda quindicina di ottobre a Gardone Riviera, con la conquista di ben quattro *records* del mondo per fuori bordo. I sintomi di questa attività vittoriosa si erano già avvertiti durante tutte le riunioni dell'annata, ma i risultati più definitivi sono stati quelli di Gardone, ottenuti con motore e con scafi italiani. Si tratta infatti del motore Laros e degli scafi Passarin e Baglietto che pongono i loro nomi nell'elenco dei *record* del mondo. Per la prima volta sono state raggiunte simili velocità che consacriamo anche in queste pagine: Categoria F. 1000 cmc. «Mariella IV», pilota Daccò, scafo Passarin, motore Laros, media 81 km. 751; Categoria C. 500 cmc. «Mariella IV», pilota Daccò, scafo Passarin, motore Laros, media 77 km. 308; Categoria D. 660 cmc. «Mariella IV», pilota Daccò, scafo Passarin, motore Laros, media 77 km. 303; Categoria A. 250 cmc. «Maria Teresa», pilota Ing. Renzo Bagnato, scafo Baglietto, motore Laros, media 53 km. 382.

***

La passione invernale degli sportivi è stata messa a dura prova nel Campionato di calcio, Divisione Nazionale Serie A, per l'inizio poco rassicurante della squadra dell'Ambrosiana, campione d'Italia della stagione decorsa. Impegnata nella prima giornata a misurarsi a Praga con lo Sparta per la semifinale della Coppa d'Europa, l'undici, che raccoglieva i voti di tutti gli appassionati italiani, soccombeva con un punteggio tale, 6 contro 1, che non poteva ritenersi giusto, se non pensando ad un repentino e generale passaggio di forma dei suoi giocatori. Ritornati in patria, questi non riuscivano a riprendersi e subivano nuovi fieri colpi, così che i campioni d'Italia erano a fine ottobre ben lontani dai primi posti in classifica. Il comportamento dell'Ambrosiana è stato oggetto delle maggiori discussioni durante le prime cinque giornate dell'appassionata e lunga contesa, assieme alla marcia sicura della Juventus passata di vittoria in vittoria e alle ottime affermazioni delle squadre romane che ogni anno dimostrano, con il Napoli, il continuo e minaccioso progresso delle giovani squadre del Meridionale, ormai serie candidate ai principali posti della classifica. La quale a fine ottobre era la seguente: *Divisione Nazio-*

*nale A:* Juventus p. 10; Bologna p. 8; Lazio e Modena p. 7; Roma, Genova, Napoli e Pro Patria p. 6; Torino p. 5; Brescia, Alessandria, Legnano, Pro Vercelli, Ambrosiana p. 4; Triestina p. 3; Milan p. 2; Livorno e Casale p. 1. – *Divisione Nazionale Serie B:* Firenze p. 9; Bari p. 8; Novara p. 7; Atalanta, Padova e Verona p. 6; Serenissima, Lecce, Pistoiese, Spezia, Palermo e Udinese p. 5; Cremonese, Lucchese, Monfalcone e Parma p. 4; Liguria e Derthona p. 1. L'attività delle partite venture servirà a dare un miglior assestamento ai valori delle squadre tanto nel primo quanto nel secondo girone. Nel corso del corrente mese, infatti, dovranno incominciare a delinearsi le probabilità e le possibilità delle squadre concorrenti e si formerà quella selezione di squadre per la quale si dovrà decidere le sorti future dell'interminabile Campionato italiano di calcio.

**Gli sports invernali al Monte S. Primo.**

Col 20 dicembre prossimo si riapre la stagione invernale al Monte S. Primo, dove esiste un grande albergo capace di 100 letti. La zona è nota per il suo vasto campo di sci, dotato di trampolino pei salti e di piste per gli slittini e i *bobs*.

Rapidi servizi automobilistici permettono di raggiungere la località in poco più di due ore. Una autocorriera parte ogni giorno festivo alle ore 7 da Milano (Largo Cairoli) e riporta i gitanti a Milano per le ore 19. A richiesta si effettuano corse speciali il sabato sera e il lunedì mattina. Grandi facilitazioni sono accordate dagli esercizi pubblici locali per le comitive e per permanenze di tre ad otto giorni. Si raccomanda agli automobilisti che vi si recano nella stagione nevosa, di munirsi delle catene: chi non le porta non ha probabilità di raggiungere la meta, mentre può intralciare il passaggio a chi ne è provvisto.

## POSTE TELEGRAFI E TELEFONI

**Telegrammi augurali.**

In occasione delle prossime *Feste di Natale e Capodanno* si possono spedire telegrammi augurali:

*Per l'interno del Regno,* esclusivamente fra uffici telegrafici statali in capoluogo di provincia (eccetto gli uffici dei comuni aggregati). Sono accettati solo nei due giorni precedenti le feste suddette (23, 24, 30, 31 dicembre). I telegrammi augurali sono consentiti anche a destinazione della stessa città di spedizione.

La tassa è di una lira per ogni telegramma. L'indirizzo, chiaro e completo, deve essere preceduto dalla parola «Augurale» e, compresa questa parola e la destinazione, deve contenere non più di 7 parole. Il testo viene preparato dall'Amministrazione e cioè: «Buon Natale, saluti, auguri» (per Natale); «Buon anno, saluti, auguri» (per il Capodanno). La firma del mittente non può contenere più di due parole.

Chi vuol scrivere un testo diverso paga come un telegramma ordinario.

*Per Tripoli e Bengasi* si possono spedire telegrammi augurali con le stesse norme per quelli dell'interno del Regno salvo la tassa che è di L. 2.

*Per l'estero* si possono spedire telegrammi augurali per alcuni *Paesi d'Europa* (Francia, Inghilterra, Olanda, Spagna, Ungheria, ecc.) con tassa uguale alla metà di quella ordinaria, ma non meno di L. 1,50 oro per ogni telegramma. L'indirizzo deve essere preceduto dall'indicazione tassata «XLT». Il testo deve contenere solo espressioni di augurio e deve essere redatto nelle lingue italiana, francese e quella del paese di destinazione.

Per le *Americhe* e per Via *Italcable* o Via *Italo-Radio*, sono ammessi telegrammi augurali a testo fisso con tassa unica per ogni telegramma.

La tassa è di L. 24 per ogni telegramma augurale diretto agli Stati Uniti, al Canadà e al Messico, e di L. 36 per ogni telegramma augurale diretto all'Argentina, al Brasile, al Paraguay e all'Uruguay.

L'indirizzo (chiaro e completo ovvero convenuto o abbreviato) deve essere preceduto dall'indicazione speciale «XLT».

Il testo già stabilito deve essere scelto dai mittenti fra le 16 espressioni di augurio redatte in ciascuna delle lingue: italiana (per tutti i Paesi), inglese (solo per Stati Uniti, Canadà, Messico), spagnuola (per il Messico e l'America del Sud meno il Brasile), portoghese (solo per il Brasile).

I telegrammi augurali per l'estero sono accettati da qualunque ufficio del Regno, dal 15 dicembre al 5 gennaio.

**Francobolli commemorativi del XX Centenario della Nascita di Virgilio.**

La serie si compone di 13 francobolli di cui 9 sono valevoli per la francatura delle corrispondenze in genere (anche raccomandate e assicurate), impostate nel Regno e dirette ovunque, e 4 sono valevoli pel pagamento della sopratassa speciale di trasporto aereo. I 9 del gruppo per l'affrancatura della corrispondenza sono del seguente valore: 0,15, 0,20, 0,25, 0,30, 0,50, 0,75, 1,25, 5,00, 10,00; i 4 per la sopratassa aerea: 0,50, 1,00, 7,70, 9. Il francobollo da L. 5 sarà venduto col sopraprezzo di L. 1,50, quello da L. 10 col sopraprezzo di

L. 2,50 e così quello di L. 7,70 con 1,30 di più e quello di L. 9 con L. 2 di più.

Il sopraprezzo è a favore della « Fondazione Nazionale Figli del Littorio ».

**Affrancatura delle cartoline illustrate e dei biglietti da visita da e per la Città del Vaticano.**

A seguito del nostro rilievo (pag. 549 della Rivista di novembre) riguardante la omissione, nella tariffa postale speciale concordata fra l'Italia e lo Stato Vaticano, della tassa per le cartoline illustrate e i biglietti da visita portanti, oltre la data e la firma dello speditore, *frasi di convenevoli espresse in un massimo di 5 parole*, ci si informa che per lo scambio con la Città del Vaticano dei suddetti oggetti di corrispondenza, vigono le norme internazionali e che quindi la tassa relativa è di *centesimi 25*.

Resta inteso che le cartoline illustrate e i biglietti da visita con la sola indicazione dello speditore (compreso l'indirizzo e la data) possono affrancarsi con centesimi 20.

**Le comunicazioni postali con la Tunisia.**

Le comunicazioni postali fra l'Italia e la Tunisia sono attualmente assicurate oltre che dalle linee di navigazione: *Palermo-Tunisi* (settimanale); *Cagliari-Tunisi* (settimanale); *Genova-Palermo-Tunisi-Tripoli-Alessandria* (quattordicinale), dalle seguenti *aviolinee* che permettono di corrispondere con la Tunisia in generale, e con Tunisi in particolare, tutti i giorni esclusi i festivi:

*a*) linea aerea *Roma-Cagliari-Tunisi*, in partenza, martedì e giovedì, da Ostia (Roma) ad ore 9, da Cagliari ad ore 13.30, arrivando a Tunisi alle ore 16;

*b*) linea aerea diretta *Roma-Tunisi*, il mercoledì e il venerdì, con partenza da Ostia a ore 8,45 ed arrivo a Tunisi a ore 14;

*c*) linea aerea *Roma-Palermo-Tunisi*, lunedì e sabato, con partenza da Ostia ore 8,45, da Palermo ore 13,15 ed arrivo a Tunisi ore 16.

Con le linee aeree hanno corso le corrispondenze postali ordinarie e raccomandate; la sopratassa aerea è di L. 1 per qualsiasi oggetto di corrispondenza e per ogni 20 grammi o frazione di 20 grammi.

**Variazioni alle tasse telegrafiche per l'America del Sud.**

Le tasse per ogni parola, in *lire oro*, per i telegrammi ordinari diretti ai Paesi della parte meridionale e centrale dell'America del Sud sono ridotte come segue (per tutte le Vie esistenti, eccetto Via Talisman e Via Teneriffa interrotte):

*Argentina* L. 3,05. — *Bolivia:* Uffici radiotelegrafici di Riberalta, Trinidad Bolivia, Ballivian, Cachuela Esperanza, Cobija, D'Orbi-

IL PAVIMENTO IDEALE
LINOLEUM
PER LA CASA E L'UFFICIO
IL LINOLEUM È UN PAVIMENTO DECORATIVO, INTONATO ALLE PARETI E ALLE TAPPEZZERIE, UN PAVIMENTO IGIENICO, DI FACILE MANUTENZIONE, A DISEGNI PENETRANTI E INDISTRUTTIBILI.
IL LINOLEUM È IL PAVIMENTO MIGLIORE CHE POTETE SCEGLIERE PER FAR BELLA LA CASA
SOCIETA LINOLEUM
MARCA ITALIA
CHIEDETE L'OPUSCOLO ILLUSTRATIVO "C 6„ E PREVENTIVI PER MERCE IN OPERA OVUNQUE
SOCIETA' DEL LINOLEUM
MILANO - VIA M. MELLONI, 28
STABILIMENTO A NARNI (UMBRIA)
UNICO ESISTENTE IN ITALIA
SANTI.

guay, Esteros, Villa Bella, S. Ana Yacuma, e Todos Santos (Via Viacha Radio) L. 4,70, (Via Lima-Radio) L. 5,25; altri uffici L. 3,45. — *Chile:* Uffici serviti da Via Frutillar-radio in America L. 3,65; altri uffici L. 3,05. — *Paraguay* L. 3,05. — *Perù* L. 3,55. — *Uruguay* L. 3,65. — *Isole Falkland:* Port Stanley L. 4,60; Fox Bay L. 5,225. — *Georgia del Sud* L. 5,85.

Nessuna variazione per il *Brasile*. — Telegrammi *differiti*, metà della tassa ordinaria. Proporzionatamente alle suddette riduzioni sono state diminuite anche le tasse per i *telegrammi lettera giornalieri*.

Ricordiamo che alle tasse telegrafiche in lire oro bisogna aggiungere la sopratassa del cambio, che è ora del 270 %.

**Le comunicazioni cablografiche dell'Italia con l'America e il Nord Europa.**

Le comunicazioni cablografiche dell'Italia con le Americhe sono esercitate dalla « Compagnia Italiana dei Cavi Telegrafici Sottomarini » (Italcable) mediante due cavi: un cavo, lungo 6632 chilometri, da Anzio, toccando Malaga in Ispagna, arriva a Horta (isole Azzorre), dove si collega ai cavi della « Western Union e Commercial Cable », stabilendo così una comunicazione diretta con l'America del Nord. Un altro cavo, lungo 13.548 chilometri (diviso in otto sezioni), collega direttamente l'Italia alla Spagna, al Brasile, all'Uruguay ed all'Argentina.

Nel settembre 1920 fu inaugurato un nuovo cavo italiano tra l'Italia, Malaga, Lisbona; furono fatti studi per nuove comunicazioni dirette fra Roma, Malaga, New York; tra l'Italia, le Azzorre, il Capo Verde, Rio de Janeiro e La Plata; tra l'Italia, Bilbao ed il Nord Europa. A quanto scrive il *Popolo d'Italia*, si spera che tali comunicazioni funzioneranno nell'aprile del 1931.

Per quanto riguarda le comunicazioni con l'Europa settentrionale, essendosi già compiuto il collegamento mediante un cavo tra il Portogallo (Lisbona) e il Belgio (La Panne), viene annunziato imminente l'inizio di un servizio diretto italo-belga.

**Per le comunicazioni telefoniche dirette tra l'Inghilterra e l'America.**

Un gruppo nordamericano avrebbe preso l'iniziativa per la costruzione di un cavo diretto fra la Gran Bretagna e gli Stati Uniti, per le comunicazioni telefoniche fra i due paesi. Il cavo sarebbe lungo circa 4500 chilometri, senza collegamenti intermedi, e dovrebbe sostituire le attuali comunicazioni radiotelefoniche transatlantiche, soggette ad interruzioni ed intercettazioni.

# STRADE

### Nuova carrozzabile nell'Intrese.

E' in costruzione un tronco di carrozzabile che, dipartendosi dal terzo tornante sopra l'Alpe Crosa della strada Intra-Miazzina, giungerà sino ad Ungiasca, frazione del comune di Cossogno. La nuova carrozzabile offrirà oltre a bei panorami sul Lago Maggiore la veduta dell'orrido e della diga della centrale elettrica di Zoverallo.

### L'apertura al traffico turistico della strada militare del Santicolo e del Sella.

Il Ministero della Guerra ha concesso l'apertura al traffico automobilistico e turistico della strada militare del Santicolo e del Sella, che è senza dubbio la strada automobilistica più perfetta della zona di Colle Isarco ed è una delle strade panoramiche più belle.

La strada, che ha una larghezza di circa 10 metri, sale da Colle Isarco per 17 chilometri fino al Passo del Santicolo a quota 2190, con pendenze minime, attraversando boschi secolari e spaziando su un meraviglioso panorama, dalle cime circostanti fino alle lontane Alpi Tirolesi a Nord, alle Alpi Sarentine a Sud ed alle Dolomiti ad Est.

Dal Santicolo si diramano varie mulattiere che permettono al turista passeggiate bellissime.

L'Azienda di Cura di Colle Isarco curerà per la prossima stagione estiva l'apertura di un ristorante al Passo del Santicolo in modo da assicurare al turista ogni conforto.

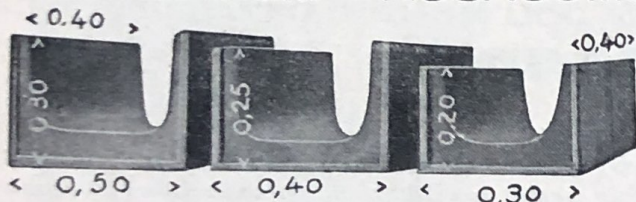
La concessione è stata ottenuta mercè il valido appoggio del Prefetto di Bolzano, Gr. Uff. Giovanni Battista Marziali, di cui è noto il grande impulso dato al turismo nella regione Atesina.

### L'apertura della strada Subiaco-Ienne.

Il tratto di strada carrozzabile Subiaco-Ienne, che giunge sino oltre i Monasteri Benedettini, è stato ufficialmente aperto al transito.

Questa notizia acquista specialissimo interesse pei turisti, quando si tenga presente che la strada Tivoli-Subiaco trovasi attualmente in ottimo stato.

### Una nuova strada nell'Oltre Giuba.

S. E. Corni ha assistito all'apertura di una nuova strada che solca la vergine boscaglia della regione del lago Gennalica, nell'Oltre Giuba, e si spinge sin quasi a Uamo Ido, sul confine inglese del Kenia.

### Strade di cemento armato in Argentina.

Tra i vari tipi di strade in uso nell'Argentina, vanno sempre più affermandosi per le arterie di grande traffico quelle di cemento armato, di cui al 30 settembre 1929 risultavano costruite e in esercizio 1.608.916 metri quadrati, di cui 324.000 nel solo sobborgo di Vicente Lopez, 306.900 in Avellaneda, 132.480 in Quilmes, ecc., nella Provincia di Buenos Aires.

La grande resistenza e durata, e il costo non eccessivamente elevato in relazione al rendimento, costituiscono elementi a favore di questo genere di costruzione stradale.

### Pedagogia stradale in America.

442 medaglie d'oro ed altrettanti premi in denaro vennero distribuiti tra gli scolari degli Stati Uniti che avevano scritto i migliori componimenti sul tema dei doveri da osservare nella circolazione stradale. Il migliore di tutti ebbe un premio speciale e fu presentato al Presidente della Confederazione.

### Le contravvenzioni stradali in Germania.

Da un rapporto del Ministero Prussiano degli Interni risulta che durante l'anno 1929 sono state elevate contravvenzioni, per violazione delle norme di circolazione stradale, per oltre un milione di marchi, di cui oltre 100.000 nella sola Berlino.

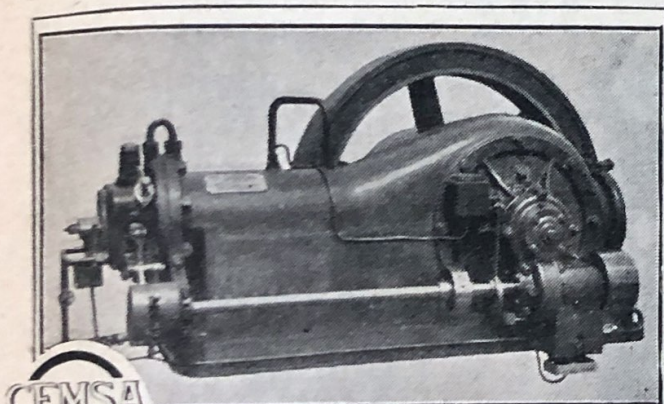
Ben 600.000 marchi di multe sono state applicate per infrazioni ai regolamenti della polizia stradale. Su questa somma 217.000 marchi rappresentano multe pagate da automobilisti e motociclisti, 226.000 da ciclisti, 91.000 da carrettieri e soltanto 11.000 le multe applicate ai pedoni.

Nel 90 % dei casi l'importo delle multe è stato immediatamente versato.

## ARTE

### La nuova Pinacoteca Vaticana.

Vivissimo è l'interessamento per i lavori in corso nella nuova Pinacoteca della Città del Vaticano, ideata ed attuata dal Senatore Luca Beltrami, e che sarà la sede degnissima dei tesori di arte pittorica che la Santa Sede possiede.

Tutto l'edificio, che è di puro stile Rinascimento, occupa una superficie di 2600 metri quadrati ed avrà un'altezza di 18 metri. Esso sorge presso il Viale detto della Zitella, in uno dei punti più aperti e suggestivi dei giardini

vaticani. Il lato sud si apre su un bellissimo piazzale che sarà convenientemente sistemato ed ancor più arricchito di verde, avente come sfondo, magnifica visione, la Cupola Michelangiolesca.

La facciata avrà una lunghezza di 110 metri. Consisterà in cinque corpi di fabbrica, tutti distinti, ma architettonicamente congiunti in una sola linea elegante e allo stesso tempo monumentale. I visitatori accederanno alle sale dall'ingresso sito al lato est dell'edificio e che sarà adorno di marmi.

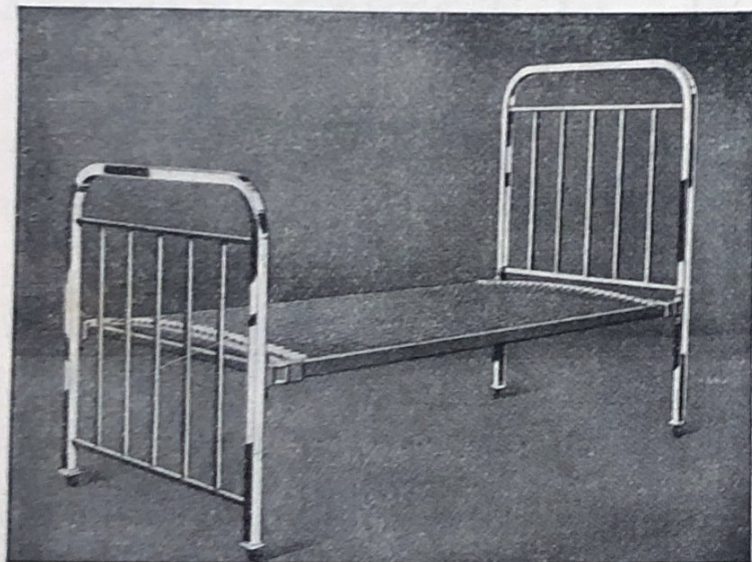
Le sale, tutte ampie, alte e luminose, saranno divise e suddivise a seconda della quantità di quadri, delle epoche e degli autori. Avremo così un primo gruppo di sale riservate ai Primitivi e cioè: i Bizantini, Giotto, i Pittori degli albori del '400. Questo primo magnifico gruppo sarà poi chiuso dalla sala, splendida, dedicata tutta a Melozzo da Forlì.

La seconda serie di sale si apre con quella del Beato Angelico, a cui seguono i Polittici del '400 e il Perugino. Ed eccoci di fronte all'ingresso dell'immensa sala riservata a Raffaello. Non si potrebbe immaginare un ambiente più grandioso e più degno del grande Urbinate. Lunga 28 metri, larga 14, alta circa 10 dalla base al lucernario, essa potrà definirsi la regale sede del sovrano del pennello. I tre grandi quadri del Sanzio saranno collocati nella parete sud di fondo; nelle altre pareti saranno disposti tutti gli arazzi del grande artista esistenti in Vaticano. Questa sala formerà, ben si comprende, il centro ideale di tutta la Pinacoteca e non per nulla essa forma l'oggetto delle più assidue cure dell'illustre architetto che l'ha ideata.

Alla Sala Raffaellesca fanno seguito altre sale, di cui una destinata ai piccoli quadri dell'Urbinate e le altre che accoglieranno le tele degli scolari di Raffaello, di Leonardo, del Tiziano, del Caravaggio, del Domenichino, del Reni. Proseguendo, il visitatore vedrà le sale destinate al Maratta, al Murillo, al Crespi, ai ritratti e agli arazzi.

Il numero cospicuo delle sale e la vasta capacità degli ambienti attestano con quali vedute d'arte e di decoro si sia posto mano a questo edificio, che senza dubbio formerà uno dei monumenti più insigni della munificenza di Pio XI.

La decorazione esterna sarà sobria, ma pur ricca di terre cotte, maioliche e mosaici.

Nel complesso, ripetiamo, la nuova Pinacoteca Vaticana riuscirà degnissima del fine a cui è destinata: più che una casa essa rappresenterà una reggia per ospitare capolavori unici al mondo e da tutto il mondo ammirati.

# VARIE

### I corsi della Regia Università per Stranieri a Perugia.

I corsi che si sono svolti dal luglio all'ottobre all'Università Italiana per Stranieri a Perugia, creata allo scopo di diffondere la migliore e maggiore conoscenza dell'Italia in tutte le sue manifestazioni passate e presenti, hanno avuto un successo dei più brillanti.

Tutte le lezioni, tenute da Professori delle Università del Regno e da altre personalità illustri nel campo politico, scientifico, artistico e letterario, sono state assiduamente frequentate da numerosi studenti.

Speciali facilitazioni di viaggio, di soggiorno, per il visto ai passaporti, e non ultima l'ammissione senza alcun titolo di studio, hanno concorso ad aumentare notevolmente il numero delle frequenze.

Si apprende che il numero complessivo degli iscritti è stato di 396, dei quali 40 hanno conseguito l'attestato di conoscenza della lingua italiana e 19 il diploma di abilitazione all'insegnamento della lingua italiana all'estero.

Il maggior numero di iscritti è stato dato dall'Ungheria con 50 studenti, seguita dalla Gran Bretagna con 47, dagli Stati Uniti con 42, ecc.

### I corsi alla Scuola Superiore di Radiotecnica.

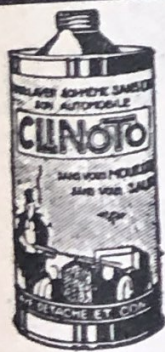
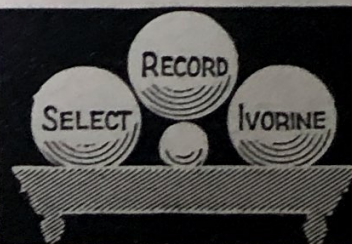
Presso l'Istituto Radiotecnico di Milano, via Cappuccio, 2, riprenderanno il 14 dicembre, alle ore 10,30, le conferenze della « Scuola Superiore di Radiotecnica », scuola superiore di perfezionamento per ingegneri, dottori in fisica laureati e laureandi e per ufficiali delle Armi tecniche.

Ai vari Corsi professati lo scorso anno si aggiunge quest'anno un Corso completo teorico-sperimentale di 20 conferenze sulla « Televisione ». Le conferenze teorico-sperimentali avranno luogo la sera del giovedì ed il mattino della domenica, ed avranno termine il 15 giugno 1931; le esercitazioni di laboratorio, il lunedì sera. Viene data quest'anno particolare importanza alle esperienze di radiotrasmissione delle immagini (radiofotografia, radiocinematografia e televisione). Per schiarimenti e programmi rivolgersi in via Cappuccio, 2.

### Una bicicletta che dura da 32 anni.

In seguito alla notizia pubblicata nel nostro numero di settembre e riguardante il velocipede del signor W. Ellis, che vanta l'onorato servizio di 29 anni, il nostro Consocio Sig. Giuseppe Tardini ci informa da Modena di possedere una bicicletta ancor più anziana e tuttora in ottimo stato.

E' una Ceirano « Velleyes » e fu acquistata alla Esposizione di Torino del 1898. In trentadue anni ha percorso oltre 50.000 chilometri attraverso tutta la Penisola, da Torino a Brindisi, senza aver bisogno di altre riparazioni che non fossero il cambio di copertoni e di camere d'aria. Il suo modello, per quanto antiquato, non disdice all'occhio se non per l'altezza, alquanto maggiore di quella in uso, e per avere i cerchi delle ruote di legno.

Nonostante la venerabile età e il più che rispettabile stato di servizio, il velocipede in parola presenta caratteri di pertinace robustezza e di una scorrevolezza che consente al suo proprietario, in età avanzata, di farne tuttora comodo uso.

**Una « Lettura Liviana » all'Istituto di Studi Romani.**

L'Istituto di Studi Romani ha organizzato per il nuovo anno accademico 1931 un'importante *Lettura Liviana*, intesa ad illustrare al pubblico tutta l'opera del grande storico antico, che è la più alta celebrazione e documentazione della grandezza di Roma.

Il ciclo delle importanti Letture, che saranno tenute dai più insigni Universitari italiani, s'inaugurerà il 14 gennaio 1931.

Eccone il piano generale:

Prof. Gaetano De Sanctis: « Livio nella storia della storiografia latina ». – Prof. Giulio Q. Giglioli: « Le origini di Roma nell'opera di Livio ». – On. Prof. Biagio Pace: « Le leggende dell'età regia secondo Livio ». – Prof. Luigi Pareti: « Le lotte contro gli Etruschi nell'opera Liviana ». – Prof. Arturo Solari: « Cincinnato e le lotte tra gli Equi e i Volsci secondo Livio ». – Prof. Giovanni Niccolini: « Le lotte tra il patriziato e la plebe nell'opera di Livio ». – Prof. Gino Funaioli: « Camillo e i Galli in Tito Livio ». – Prof. Gaetano M. Columba: « L'unificazione d'Italia nei libri di Tito Livio ». – Prof. Vincenzo Ussani: « Roma e Cartagine nell'opera Liviana ». – Prof. Cesare Giarratano: « Fabio Marcello e Scipione in Tito Livio ». – Prof. Augusto Rostagni: « Roma e la Grecia in Tito Livio ». – Prof. Plinio Fraccaro: « Catone il censore in Tito Livio. – Prof. Luigi Castiglioni: « Le parti perdute dell'opera Liviana ». – Prof. Marco Galdi: « Gli epitomatori di Livio ». – Sen. Prof. Giuseppe Albini: « La fortuna di Livio attraverso i tempi ».

**Nuova stazione meteorologica a Biella.**

Presso. l'Istituto commerciale E. Bona di Biella è stata impiantata una nuova stazione meteorologica, la quale ha iniziato il suo regolare funzionamento il 1° ottobre u. s. ed è diretta dal Prof. Comm. Albino Macchetto, direttore dell'Istituto stesso. La stazione meteorologica è stata dotata dei più moderni apparecchi e l'impianto è stato diretto dal Gr. Uff. Prof. Luigi Palazzo, direttore generale dell'Ufficio generale di meteorologia e geofisica del Regno.

# TRA I LIBRI

*Atti dell'XI Congresso Geografico Italiano.* – 4 vol., in 8° gr., di complessive pag. 1334, con 19 carte e 117 tavole. R. Tipografia F. Giannini e Figli, Napoli, 1930.

Con encomiabile prontezza e con non meno encomiabile diligenza i voluminosi Atti dell'XI Congresso Geografico Nazionale (Napoli, 22-29 aprile 1930) sono venuti alla luce nella prima metà di ottobre. Di ciò va data lode al Comitato ordinatore e particolarmente al suo attivissimo Presidente, il Prof. Colamonico. Ma del ricchissimo e sostanziale contributo che alla Scienza portano le relazioni (10 a Sezioni riunite; 28 nella Sezione cartografica e fisica; 16 nella antropogeografica; 21 nella storica; 18 nell'economica; 21 nella coloniale; 7 nella didattica) il merito spetta ai valentissimi cultori della scienza geografica, che tengono così alto il nome del nostro Paese entro e fuori dei suoi confini. Non ci è consentito di accennare neppure alle principali: ci limiteremo a dire che, secondo le raccomandazioni fatte dalla Presidenza del Comitato Geografico Italiano, autorevolmente presieduto dall'On. Gen. Vacchelli, furono preminenti per numero le relazioni che riguardavano l'Italia Meridionale e le Isole. Il 4° volume è dedicato, come già si fece nei Congressi precedenti, a illustrare le gite che erano state organizzate per i Congressisti: illustrazione magistralmente redatta da Giotto Dainelli e, per l'escursione al Vesuvio, da Alessandro Malladra. Sono quattro ampie monografie, di sommo interesse anche per i profani.

Seguono, in appendice, i cataloghi delle Mostre (fotografica; cartografica; della produzione geografica), che si svolsero parallelamente al Congresso; e le Relazioni delle rispettive Giurie.

Il Touring, che aveva presentato una Relazione sulla sua attività geografica nell'ultimo triennio, e l'aveva svolta nel Congresso a Sezioni riunite, per bocca del presidente Prof. Bognetti (l'ordine del giorno di plauso che seguì alla relazione è stato riportato nel fasc. di giugno de *Le Vie d'Italia*, pag. 428) partecipò anche alla Mostra della produzione geografica. Ed ecco come si esprime in proposito la relazione della Giuria, presieduta dal Prof. Forcellini:

« Fra gli Enti di pubblica utilità, ma sorti per privata iniziativa, dobbiamo citare il Touring Club Italiano, la cui opera oltremodo proficua e lodevole, iniziatasi nel 1894 e svolta fin oggi ininterrottamente con alte finalità scientifiche e nazionali, è troppo nota perchè vi sia bisogno di rilevarla maggiormente.

« Oltre al monumentale *Atlante Internazionale*, già esposto ed ammirato nella Mostra del Congresso precedente ed ora giunto alla 3ª edizione, esso presenta, in quadri, quale frutto della sua attività nel triennio ultimo, un nuovo ed abbondante materiale cartografico, che completa ed arricchisce sempre più la sua nota ed interessante produzione di carattere geografico e turistico.

« Presenta pure, come saggio della cartografia dell'Enciclopedia Italiana, preparata per l'Istituto Treccani, 10 carte riguardanti paesi nostri e stranieri e, inoltre, nuovi volumi e nuove edizioni sia della « Guida d'Italia » sia di quella delle « Strade di grande comunicazione » e dell'altra, assai notevole « Sui campi di battaglia », ricca di splendide cartine e d'illustrazioni fuori testo ».

La Giuria ha conferito al Touring la più alta distinzione, il Diploma di medaglia d'oro.

G. B.

FAURE GABRIEL. – *En Sicile*. – B. Arthaud, Grenoble, s. a. Pag. 184, in 4°, con 205 eliografie.

Se i francesi conoscessero l'Italia come la conosce Gabriel Faure, forse finirebbero coll'amarla come egli l'ama: non di una passione cieca, che non consenta di vederne i difetti e di graduarne i pregi e le bellezze; ma di un amore intelligente che ne agevola la comprensione.

Quanto è stato scritto da italiani e stranieri sulla nostra maggior isola! Ma nello scorrere queste pagine non si è mai aduggiati dal senso della ripetizione. Perchè il Faure imprime dappertutto la sua nota personale: davanti a qualunque spettacolo egli è sempre presente e noi lo sentiamo. Il suo soggettivismo si codifica persino in paradossali dichiarazioni: « Il y a surtout dans les paysages ce que nous y mettons: peut-être même, n'y a-t-il que cela » (pag. 158). Ma egli stesso l'attenuava scrivendo, a proposito di Palermo: « Suivant l'habitude prise lorsque j'écrivais mes *Heures d'Italie*, je

voudrais surtout y voir l'essentiel, et, plus spécialement encore, ce qui ne se rencontre pas ailleurs » (pag. 35). Ed è appunto questa sua ricerca del caratteristico, del singolare, che rende tanto varie e piacevoli le sue peregrinazioni in Italia. Tanto più perchè l'Italia supera ogni altro paese appunto in questa dote della varietà.

« En Sicile » è il trentesimo volume della collezione « Les beaux pays » edita dall'Arthaud, di Grenoble: e, per uniformarsi agli altri, è prodigalmente illustrato. Non era difficile raccogliere una massa di soggetti, e però l'editore l'ha fatto con criterio e con garbo. Ma (questa è una sensazione tutt'affatto personale) tanta dovizia è leggermente perturbatrice. Siamo soliti di leggere le pagine del Faure in edizioni schiette e disadorne: il che ci consente di gustare senza distrazioni la scintillante prosa del perfetto coloritore. Qui talvolta rincresce di vederla trafilata in colonnine che spezzano la rapida visione e vien quasi voglia di dire alle pur belle riproduzioni dell'incantevole paesaggio: « Ci disturbi. Fatti in là ». **G. B.**

MARIOTTI GIOVANNI. – *Gabriel Faure*. – Vallecchi, Firenze, s. a. Pag. 193, in 8°: L. 10.

Un meritato e degno omaggio alla copiosa letteratura del Faure che ha per soggetto l'Italia, rende Giovanni Mariotti, nel suo volumetto « Gabriel Faure » dove è criticamente esaminata l'opera dello scrittore francese e sono riportati in gran copia i giudizî più autorevoli che hanno accolto i suoi scritti ed è aggiunta un'accurata bibliografia.

Tutto il libro è improntato a un giusto senso di affettuosa gratitudine per questo « scrittore straniero che ama il nostro Paese quanto il suo ed ha speso tutta la sua vita, cioè la sua attività, il suo ingegno e la sua erudizione, per descriverlo e magnificarlo »

P. HARTMANN GRISAR S. J. – *Roma alla fine del Mondo Antico, secondo le fonti scritte e i monumenti*. – Traduzione dall'originale tedesco di Mons. Angelo Mercati, nuova edizione aggiornata e curata dal Prof. Alfonso Bartoli. Due volumi. Desclée e C., Roma, 1930; in Roma L. 100; nel Regno L. 105.

E' la terza edizione di un'opera comparsa nel 1910 nel testo originale tedesco, nella veste italiana e nella versione francese. Già prima della guerra si era preparata una seconda edizione italiana, che sventuratamente andò perduta nella distruzione dello stabilimento tipografico belga che l'aveva in deposito. Compare ora, a sostituirla, la presente edizione, che il Prof. Bartoli della R. Università di Roma ha curato, facendo precedere l'opera da un'introduzione resa necessaria dai fortunati ritrovamenti in seguito agli scavi archeologici condotti con fervore durante l'ultimo ventennio e particolarmente durante gli anni del Governo Fascista, come da spostamenti avvenuti negli oggetti archeologici e da severi studi che hanno portata nuova luce sul mondo romano in decadenza e sul mondo cristiano in formazione e sviluppo.

L'opera, che era stata già aggiornata dall'Autore nella seconda edizione, si presenta dunque fresca e viva come se fosse uscita or ora dalla penna dello storico. Il suo stile ricorda molto quello della Storia dei Papi del Pastor. La narrazione procede di solito calma e serena, ma ogni tanto si fa colorita e calda nei momenti più drammatici del tormentatissimo periodo storico di meno di due secoli che va dall'anno 394, quando Teodosio vinse il 5 settembre presso Aquileja, in una battaglia decisiva, il suo rivale Eugenio, determinando il trionfo definitivo del Cristianesimo sul Paganesimo, all'elezione di Gregorio I nel 590. Vediamo così chiudersi i templi pagani, venire nascoste le statue degli dei dai loro ultimi adoratori, sorgere le basiliche cristiane, cessare i giuochi gladiatorii, Roma devastata da Alarico, la Chiesa trionfare nella lotta contro i pagani e affermare la sua autorità nel decadere della potenza politica e della cultura del mondo antico.

*Guide e Carte Europa - Touring*. – Berna, 1930.

La nuova edizione della nota Guida Automobilistica d'Europa, edita da Hallwag di Berna a cura del T. C. Svizzero e col patronato dell'Alleanza Internazionale di Turismo, si presenta molto arricchita con 40 carte all'1.500.000; altre al 500.000 per le regioni di particolare interesse turistico, piantine delle principali città e una breve Guida per ogni Stato. Il volume, scritto in francese, tedesco e inglese, è in vendita alla sede del T. C. I., Corso Italia 10, Milano, al prezzo di L. 43 (L. 3 per spedizione raccomandata).

Ricordiamo che il Touring ha in vendita allo stesso prezzo la ottima guida automobilistica della Svizzera *C. H. Touring* in francese e tedesco, con numerose carte al 250.000, descrizioni dei principali itinerari automobilistici, notizie turistiche sulle città e località di soggiorno. La stessa Casa editrice ha pubblicato una serie di 14 carte automobilistiche con annessa guidina, concernenti un solo stato o un gruppo di stati aventi stretta relazione turistica. Queste carte sono in vendita alla sede del T. C. I. al prezzo di L. 17,50 cadauna, (L. 1,50 spediz. racc.).

RE U. e VARETON E. – *Carburanti - Carburazione*. – Pag. 516, con 305 illustraz. Ed. Hoepli, Milano, 1931. Prezzo: L. 50.

L'Ing. Re ed il chimico Dott. Vareton — due specialisti della materia — raccolgono in questo bel volume una grande quantità di dati scientifici e pratici riguardanti i carburanti di ogni genere utilizzabili nei motori a scoppio, ed i risultati che ciascuno di tali carburanti permette di conseguire nei motori medesimi. Il lavoro contiene pregevoli studi sulla sovralimentazione, sulla detonazione, e così via.

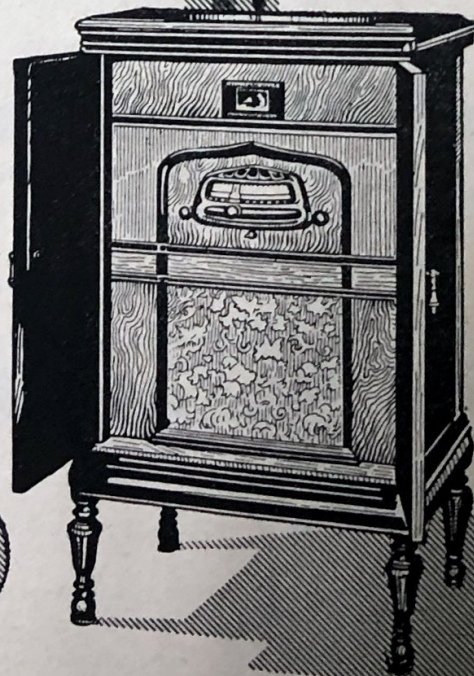
Nel capitolo « Carburazione a gas » vediamo accennati molti risultati di prove eseguite all'estero, ma non vi è il minimo cenno a quanto è stato fatto in Italia in proposito: ad esempio al Concorso Nazionale di Roma ed a quello Internazionale di Milano. Una seconda edizione di questo pregevole lavoro rimedierà indubbiamente a tale lacuna e permetterà di aggiornarlo anche per quanto riguarda alcuni recentissimi dispositivi intesi a permettere a volontà il funzionamento a gas povero oppure a benzina, senza perdita di potenza nel motore.

*Dove... come... quando?* – Milano, 1930. In 32°, pag. 413. In vendita a totale beneficio dei poveri presso Bocca, Hoepli, Treves, ecc. Prezzo: L. 5.

La pubblicazione è giunta al suo X anno. E' una guida, una guida singolare: la guida del benefattore e del beneficato. Perchè contiene l'elenco di tutti gli Istituti, i Ricoveri, gli Enti, le Opere Pie e i Comitati della Beneficenza milanese: con tutte le indicazioni opportune per chi dovesse ricorrere ad essi.

Questo il carattere preminente del volumetto: ma vi sono state aggiunte notizie pratiche di comune utilità e l'elenco alfabetico delle vie, piazze, corsi e viali di Milano con un ricco corredo di dati utili a cittadini e forestieri. Caratteristiche particolari, l'esattezza, la diligenza, lo scrupolo che fanno di questa piccola Guida un vero modello.

GEROLA GIUSEPPE. – *I monumenti di Ravenna bizantina.* – N. 13 della collez. « Il Fiore dei Musei e Monumenti d'Italia ». Pagine XXXV-126, con 81 illustraz. Ed. Treves, Milano, 1930-VIII. Prezzo: L. 8.

L'A., che fu R. Sopraintendente alle Belle Arti in Ravenna ed ebbe parte cospicua in importanti opere di scoperta, di ricognizione e di restauro, si vale della sua speciale competenza per illustrare gli impareggiabili monumenti bizantini di cui l'antica capitale d'Occidente giustamente si gloria.

PASTOR LUDOVICO – *Storia dei Papi dalla fine del Medio Evo - Vol. XII, Leone XI e Paolo V (1605-1621)*. – Versione italiana di Mons. Prof. Pio Cenci archivista dell'Archivio Segreto Vaticano. Desclée e C., Roma, 1930; L. 90 in Roma, L. 95 nel Regno.

Un altro monolito aggiunto alla costruzione ciclopica. E' storia non abbastanza lontana, quindi materia ardente, lava non ancora raffreddata intorno alla quale fremono giudizi discordi. A proposito del noto attentato contro il Sarpi l'A. giudica « forte » un'affermazione della Guida d'Italia del T. C. I. sulla responsabilità di esso alla S. Sede, che il Pastor vuole scagionare completamente, mentre, per onestà di storico, deve riferire fatti molto compromettenti. Altrettanto poco sereno ci sembra l'A. nei suoi giudizi sul Galilei, cui, fra altro, muove rimprovero di non avere scoperta l'aberrazione delle stelle. Ben più equanimi ci sembrano in proposito le parole di un principe della Chiesa: « Certo noi ora vorremmo che la questione galileiana non fosse mai sorta ».

Ma questi sono meno che nei. Il volume, come tutti i precedenti, è un meraviglioso contributo alla storia di un pontificato che, anche per la sua lunghezza di quindici anni e otto mesi, fu uno dei più densi di avvenimenti, di operosità, di attività nel campo politico, in quello della propagazione della fede, in quello della cultura nonchè in quello che più ci interessa, cioè nel campo artistico.

BONARDI ITALO. – *Pandolfo Malatesta Signore di Brescia*. – Pag. 20, illustr. A cura della Rivista « Brescia », Brescia, 1930-VIII. S. i. p.

E' il testo di una pregevole lettura tenuta a Brescia il 27 aprile 1930 per iniziativa dell'Istituto Fascista di Cultura e illustra efficacemente varî documenti di storia bresciana esistenti in Fano.

TEGANI ULDERICO. – *Mediterraneo*. – Pagine 336, 80 illustr. f. t. e una carta geografica. – Ed. « Alpes », via Monte di Pietà, 9, Milano, 1930. Prezzo: L. 20. Per i Soci del T. C. I., che accompagnino l'ordinazione all'Editore con l'importo e il numero di tessera, L. 17.

L'A. è noto ai nostri lettori e ancor più a quelli della nostra bellissima consorella « Le Vie d'Italia e dell'America Latina », per la quale compiè nel 1927-28 un giro di 60.000 chilometri nel Sud America, preparando una nutrita serie di articoli, di cui la pubblicazione dura tuttora. Questo libro, frutto della sua partecipazione a due crociere della motonave « Saturnia » e di alcuni viaggi individuali, descrive tutto il bacino del Mediterraneo: Tirreno, Grecia, Turchia, Palestina, Egitto, Libia, Tunisia, Algeria, Marocco, Spagna, Costa Azzurra. Le qualità di scrittore colorito e vivace, che sono proprie dell'A., si rivelano in quest'opera riccamente illustrata, ove sono pure copiose informazioni turistiche e pratiche, nonchè utili notizie sulle comunità italiane dei varî paesi e sulla Libia. Del resto, in Libia, come in Spagna e in altri Paesi mediterranei, l'A. aveva già fatto lunga dimora quale corrispondente di un importante giornale. Non è dunque, questo, il « carnet » di un gitante frettoloso, ma il libro di un esperto viaggiatore e di un narratore spigliato.

DELL'ACQUA CARLO. – *La Nazione Bulgara*. – A cura dell'Opera Italiana « Pro Oriente ». Pag. 176, illustr. Deposito esclusivo F.lli Treves, Milano, 1929-VIII. Prezzo: L. 10.

Il fausto avvenimento, che ha rinsaldato l'amicizia italo-bulgara, conferisce sapore di viva attualità a quest'opera che ci dà una esauriente informazione della storia, dell'arte e della vita del popolo bulgaro.

---

# Nuove iscrizioni e variazioni nell'elenco dei Soci del T. C. I.

**Statistica Soci Nuovi 1930 dal 1° luglio al 30 settembre 1930.**

**(V. = Soci Vitalizi; Q. = Soci Quinquennali; A. = Soci Annuali).**

**Italia.**

AGRIGENTO: V. 14; A. 28.
ALESSANDRIA: V. 69; A. 99.
ANCONA: V. 22; A. 44.
AOSTA: V. 14; Q. 1; A. 42.
AQUILA: V. 15; A. 16.
AREZZO: V. 32; A. 53.
ASCOLI PICENO: V. 39; A. 24.
AVELLINO: V. 11; A. 20.
BARI: V. 53; A. 86.
BELLUNO: V. 29; A. 23.
BENEVENTO: V. 9; A. 24.
BERGAMO: V. 34; A. 84.
BOLOGNA: V. 80; A. 162.
BOLZANO: V. 34; A. 75.
BRESCIA: V. 37; A. 98,
BRINDISI: V. 7; Q. 1; A. 13.
CAGLIARI: V. 42; A. 24.
CALTANISSETTA: V. 2; A. 15.
CAMPOBASSO: V. 18; A. 47.
CATANIA: V. 46; A. 114.
CATANZARO: V. 24; A. 54.
CHIETI: V. 6; A. 24.
COMO: V. 52; Q. 1; A. 194.
COSENZA: V. 21; A. 85.
CREMONA: V. 18; A. 55.
CUNEO: V. 44; A. 55.
ENNA: V. 3; A. 16.
FERRARA: V. 82; A. 27.
FIRENZE: V. 83; A. 154.
FIUME: V. 9; A. 35.
FOGGIA: V. 25; A. 33.
FORLÌ: V. 43; A. 20.
FROSINONE: V. 15; A. 38.
GENOVA: V. 57; A. 188.
GORIZIA: V. 34; A. 36.
GROSSETO: V. 9; A. 16.
IMPERIA: V. 23; Q. 1; A. 36.
LECCE: V. 19; A. 49.
LIVORNO: V. 34; A. 101.
LUCCA: V. 14; A. 72.
MACERATA: V. 30; A. 33.
MANTOVA: V. 24; A. 35.
MASSA CARRARA: V. 9; A. 34.
MATERA: V. 7; A. 20.
MESSINA: V. 21; A. 51.
MILANO: V. 320; Q. 1; A. 625.
MODENA: V. 19; A. 54.
NAPOLI: V. 122; A. 340.
NOVARA: V. 56; A. 120.
NUORO: V. 11; A. 17.
PADOVA: V. 28; A. 65.
PALERMO: V. 39; A. 90.
PARMA: V. 51; A. 81.
PAVIA: V. 24; A. 83.
PERUGIA: V. 33; A. 52.
PESARO: V. 12; A. 17.
PESCARA: V. 6; A. 7.
PIACENZA: V. 22; A. 25.
PISA: V. 73; A. 61.
PISTOIA: V. 12; A. 18.
POLA: V. 44; A. 18.
POTENZA: V. 12; A. 42.
RAGUSA: V. 7; A. 9.
RAVENNA: V. 39; A. 41.
REGGIO CALABRIA: V. 14; A. 25.
REGGIO EMILIA: V. 29; A. 75.
RIETI: V. 10; A. 17.
ROMA: V. 212; Q. 2; A. 195.
ROVIGO: V. 21; A. 26.
SALERNO: V. 44; A. 110.
SASSARI: V. 48; A. 35.
SAVONA: V. 21; A. 35.
SIENA: V. 10; A. 46.
SIRACUSA: V. 14; A. 15.
SONDRIO: V. 10; A. 17.
SPEZIA: V. 21; A. 26.
TARANTO: V. 21; A. 56.
TERAMO: V. 4; A. 6.
TERNI: V. 16; A. 34.
TORINO: V. 346; Q. 1; A. 417.
TRAPANI: V. 10; A. 41.
TRENTO: V. 18; A. 100.
TREVISO: V. 16; A. 88.
TRIESTE: V. 46; A. 102.
UDINE: V. 69; A. 121.

VARESE: V. 47; A. 108.
VENEZIA: V. 45; A. 74.
VERCELLI: V. 37; A. 70.
VERONA: V. 27; A. 77.
VICENZA: V. 21; Q. 1; A. 90.
VITERBO: V. 12; A. 16.
ZARA: A. 4.

**Colonie.**

CIRENAICA: V. 43; A. 12.
EGEO: V. 7; A. 15.
ERITREA: V. 5.
SOMALIA: V. 16; A. 5.
TRIPOLITANIA: V. 45; A. 14.

**Europa.**

ALBANIA: V. 7; A. 5.
AUSTRIA: V. 1; A. 25.
BELGIO: A. 9.
BULGARIA: A. 18.
CECOSLOVACCHIA: A. 1.
DANIMARCA: A. 14.
FRANCIA: V. 4; A. 32.
GERMANIA: V. 2; A. 39.
GRECIA: A. 2.
INGHILTERRA: V. 5; Q. 1; A. 41.
LETTONIA: A. 1.
LUSSEMBURGO: A. 1.
MALTA: V. 4; A. 3.
NORVEGIA: A. 1.
PAESI BASSI (Olanda): A. 3.
POLONIA: V. 1; A. 10.
PORTOGALLO: A. 4.
ROMANIA: A. 2.
RUSSIA: V. 1; A. 1.
SPAGNA: V. 1; A. 4.
SVEZIA: A. 1.
SVIZZERA: { Canton Ticino: V. 4; A. 22. / Altri Cantoni: V. 4; A. 3.
UNGHERIA: A. 8.

**Africa.**

ALGERIA: V. 3; A. 13.
CONGO BELGA: V. 1.
EGITTO: V. 2; A. 10.
MAROCCO: A. 1.
POSSEDIMENTI INGLESI: V. 2.
TUNISIA: V. 2; A. 1.

**America Settentrionale.**

STATI UNITI: V. 4; A. 47.

**America Centrale.**

GUATEMALA: V. 1; A. 7.
MESSICO: A. 1.

**America Meridionale.**

ARGENTINA: V. 17; A. 12.
BRASILE: V. 30; Q. 2; A. 37.
CILE: V. 45; A. 4.
COLOMBIA: V. 2; A. 1.
EQUATORE: A. 1.
PARAGUAY: V. 4; A. 5.
PERÙ: V. 1.
URUGUAY: V. 1; A. 9.
VENEZUELA: V. 1.

**Asia.**

CINA: V. 2.
GIAPPONE: V. 1.
INDIA: V. 1.
TURCHIA: V. 1.

## Statistica dei Soci al 31 ottobre 1930-IX.

| | | |
|---|---|---|
| Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 31 ottobre 1930 | | N. 172 192 |
| Soci annuali per il 1930 inscritti alla stessa data | | » 47 533 |
| Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1929 | N. 138 788 | |
| Soci Vitalizi inscritti dal 1° gennaio al 31 ottobre 1930 | » 18 718 | |
| Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 ottobre 1930 | » 13 720 | |
| | | » 171 226 |
| Totale Soci | | N. 390 951 |
| Presumibili rinnovi Soci annuali già inscritti nel 1929 che non pagarono ancora la quota del 1930 e presumibili nuove iscrizioni | | » 4 000 |
| Totale Soci | | N. 394 951 |

# INDICE GENERALE DELL'ANNO 1930

### Attività del Touring.

Pag.

La prima « Rivista » del Touring . . . 1
Abbonatevi alle Riviste del T. C. I. . 49, 77
Le « Carte degli itinerari sciistici del T. C. I. » . . . . . . . . . . . . . 69
Rinnovate l'associazione al T. per il 1930 51
I premi ai propagandisti . . . . . . 102
L'Escursione del Touring in Sardegna e in Corsica . . . . . . . . . . . 137
La spedizione del Volume « Piemonte » 149
I nuovi fogli della « Carta d'Italia » al 250.000 . . . . . . . . . . . 150
La nuova edizione di un utile libro . . 187
Un viaggio in Tripolitania . . . . . . 207
Primavera Siciliana . . . . . . . . 208
In Sardegna e in Corsica col T. C. I. . 229
Il successo del Volume « Piemonte » e il dovere dei nostri amici . . . . . . 296
Col Touring nell'Umbria . . . . . . . 318
Per la consultazione dell'Atlante Internazionale del T. C. I. . . . . . . . 145
Assemblea generale ordinaria dei Soci del Touring . . . . . . . . . . . 321
Il IX Campeggio del Touring: Gruppo di Brenta . . . . . . . . . . . . 355
I Soci stanno per ricevere... . . . . . 421
La Crociera motonautica Internazionale Venezia-Zara e ritorno . . . . . . 447
Il Campeggio nel Gruppo di Brenta . . 465
Un viaggio di 43.000 chilometri nel Centro America . . . . . . . . . 481
Piemonte rinnovato . . . . . . . . 556
Le pubblicazioni del T. C. I. indispensabili ai turisti e agli automobilisti 313, 369
Crociera Popolare Trieste-Patrasso-Napoli sulla motonave « Saturnia » . . 574
Le Querce d'Italia . . . . . . . . 622
Ultime tappe . . . . . . . . . . . 641
Una data da non dimenticare: 15 Novembre . . . . . . . . . . . . . 799
Fervet opus . . . . . . . . . . . 801
Da rifugio a rifugio nelle Dolomiti occidentali . . . . . . . . . . . 865
Per un'opera buona . . . . . . . . 881

### Attività dell'ENIT.

Atti ufficiali dell'ENIT 79, 160, 240, 320, 400, 480, 560, 639, 719, 800, 880, 953

### Illustrazione di località e regioni Arte – Monumenti.

Pag.

L'Esposizione d'arte antica italiana a Londra . . . . . . . . . . . . 27, 161
Nei boschi dell'Alta Valle dell'Olba . . 49
Venosa . . . . . . . . . . . . . . 71
Riflessi di vita italiana a Salisburgo . 81
La città del Vaticano . . . . . . . . 93
Folgarìa e il suo altipiano . . . . . 141
Abbazia . . . . . . . . . . . . . . 179
I Belgi a Roma e la loro chiesa di S. Giuliano . . . . . . . . . . . . . 189
La risurrezione di Paestum . . . . . . 194
Val di Chiana e le sue acque . . . . . 209
La Villa dei Rezzonico in Bassano del Grappa . . . . . . . . . . . . . 219
In Sardegna e in Corsica col T. C. I. 229
L'Arte italiana in Polonia . . . . . . 241
Castel Gandolfo . . . . . . . . . . 259
Sulle strade Còrse . . . . . . . . . 267
Come fu salvata la basilica di S. Andrea in Vercelli . . . . . . . . . . . 275
Ville settecentesche in Bagheria . . . . 285
Il Palazzo Pretorio ed altri monumenti di Figline Valdarno e dintorni . . . 307
Bagni di Lucca . . . . . . . . . . . 337
L'Imperiale: la Farnesina di Pesaro . . 357
Il Tempio Voltiano in Como . . . . . 441
La Ferrovia di Val di Fiemme . . . . 449
Bagnara di Calabria . . . . . . . . . 455
Sacre e profane pitture al Castello della Manta di Saluzzo . . . . . . . . . 471
Il SS. Sudario, Chiesa di Corte, in Roma 491
Trieste nel fervore delle nuove opere . 509
Verucchio . . . . . . . . . . . . . 519
Città e paesaggi dell'antico Reame delle Due Sicilie . . . . . . . . . . . 533
Tione di Trento e i suoi dintorni . . . 551
Praja a mare e l'Isola di Dino . . . . 577
La Certosa di Pisa . . . . . . . . . 623
La nuova strada del Passo di S. Giacomo 631
Campania . . . . . . . . . . . . . 657
L'Arte italiana in Ungheria . . . . . 661
San Godenzo . . . . . . . . . . . . 705
Bazzano e la sua rocca . . . . . . . 715
San Vito Ferrarese . . . . . . . . . 716
La Val di Nievole . . . . . . . . . 721
Pittori italiani in Avignone nel XIV sec. 731
La chiesa di S. Lorenzo in Pegognaga 742
Monviso . . . . . . . . . . . . . . 743

Pag.

Passeggiata sul Basso Savio . . . . 751
Castelnuovo di Napoli e il suo Maschio 763
La Triennale delle Arti Decorat. a Monza 777
Il Pian di Spagna . . . . . . . . 792
Gli artisti italiani in Spagna . . . . 817
Ussita . . . . . . . . . . . . 831
Una fucina di uomini: l'Accademia navale di Livorno . . . . . . . . 841
La Grotta Ulisse Aldrovandi, nel Tauro 857
Da rifugio a rifugio nelle Dolomiti occidentali . . . . . . . . . . 865
Il giardino e la villa Garzoni a Collodi 888
La pittura italiana alla Galleria di Dresda 894
L'Astico e le sue trote . . . . . . 921
Fai di Trento e le sue funivie . . . . 931
Roca e le sue rovine . . . . . . . 939
L'Isola di Làgosta . . . . . . . . 949

**Turismo — Industrie turistiche**
**Trasporti — Urbanesimo.**

Il turismo nel Belgio . . . . . . . 4
Le case dell'Automobile . . . . . . 113
La riforma dei trasporti collettivi di Roma . . . . . . . . . . . 115
La XI Esposizione del ciclo e motociclo 225
La medicina nella cultura fisica e negli sports . . . . . . . . . . . 315
Turisti Olandesi a Roma . . . . . . 365
La Crociera motonautica Internazionale Venezia-Zara e ritorno . . . . . 447
Il Campeggio nel Gruppo di Brenta . . 465
Vecchie città ed edifici nuovi . . . . 541
Tre strade risorte . . . . . . . . 595
La nuova strada del Passo di S. Giacomo 631
Convivenze necessarie . . . . . . . 689
Divagazioni sulla razza e la civiltà mediterranee . . . . . . . . . . 785
La bicicletta moderna . . . . . . . 837

**Imprese, impianti industrie e scoperte.**

Carburanti sussidiari . . . . . . . 40
La nuova ferrovia da Civitavecchia a Orte 59
Le case dell'Automobile . . . . . . 113
Le navi romane del lago di Nemi . . . 127
L'Istituto Nazionale di Ottica in Arcetri . 173
Gli sviluppi del Porto di Genova . . . 195
L'Idroscalo di Milano . . . . . . . 298
L' « Odografo » . . . . . . . . . 397
La Ferrovia di Val di Fiemme . . . . 449
Trieste nel fervore delle nuove opere . . 509
Genesi e sviluppo della bonifica in Italia 561
L'industria della canapa e gli ultimi funari 589
Il I Congresso Internazionale del carbonio-carburante e l'Esposizione-Concorso del Terwueren (Bruxelles) . . 711
La nuova Stazione viaggiatori di Milano 807
L'Ospedale « Benito Mussolini » di Alessandria d'Egitto. . . . . . . . . 919

**Scienze naturali.**

Come si è formata l'Italia . . . . . 12
Come nacquero le Alpi . . . . . . 371
Le pagine e le lettere alfabetiche del grande libro alpino . . . . . . 497
Come sorse la Grivola . . . . . . . 605
Come si formò il Cervino . . . . . . 650
L'esplorazione della Grotta di Castelcivita (prov. di Salerno) . . . . . 686
Mentre cerchiamo l'uomo fossile . . . 695
Come si è formato il Monviso . . . . 743
Le ragioni geografiche della italianità del bacino montano dell'Adige . . . . . 851
Fra le nuvole . . . . . . . . . . 909

**Colonie e Possedimenti.**

Un viaggio in Tripolitania . . . . . . 207
Cirenaica . . . . . . . . . . . . 429
Le risorse turistiche dell'Eritrea . . . 525
Un dovere nazionale: conoscere la Tripolitania . . . . . . . . . . . 674
L'Uadi Derna . . . . . . . . . . 945

**Scavi — Archeologia.**

Ricordi di una città scomparsa . . . . 611
La tradizione Virgiliana del viaggio di Enea negli scavi di Butrinto (Albania) 643
La Grotta Ulisse Aldrovandi, nel Tauro 857

**Varie — Folclore.**

Concorso folcloristico a premi 11, 178, 274, 524, 694, 771
Maschere e burattini bolognesi . . . . 103
Campi di sports invernali delle nostre Alpi . . . . . . . . . . . . 112
Laude della bicicletta . . . . . . . 254
Carlo Emanuele I di Savoia . . . . . 346
Gli ingegneri militari italiani all'estero 385
Virgilio . . . . . . . . . . . . 401
Come nasce un centro balneare . . . . 411
La XIX Riunione della Soc. It. per il Progresso delle Scienze . . . . . . 464
Un viaggio di 43.000 chilometri nel Centro America . . . . . . . . . 481
Il VI Congresso Internazionale della Strada in Washington, 6-12 ottobre 1930 . . . . . . . . . . . 558
La XIX Riunione della Soc. It. per il Progresso delle Scienze . . . . . . 604
Ricordi di una città scomparsa . . . . 611
La II Gara Motonautica Pavia-Venezia 635
Il primo biennio di vita dell'Azienda della Strada . . . . . . . . . . 772
Il 4° Concorso per le stazioni fiorite . 929

**Vita del Touring.**

La spedizione del volume « Piemonte » - Un significativo plauso alla Guida di «Sardegna e Corsica» - L'Escursione del Touring in Sardegna e in Corsica - Il Senatore Borletti cittadino onorario di Fiume - I vantaggi che l'appartenenza al Touring offre ai turisti italiani all'estero - Propagandisti esemplari - Sconti e facilitazioni ai Soci - Le pubblicazioni dell'Istituto Centrale di Statistica . . . . . . . . . . . . 3

Pag.

Visite illustri - Duemila, anzi Cinquemila - L'Escursione del Touring a Courmayeur e La Thuile - Per l'XI Congresso Geografico Italiano (Napoli, 22-29 aprile 1930) - Il Concorso Vitalizi 1929 - Una Crociera motonautica nell'Adriatico Orientale - Un prezioso dono . . . . . . . . . . . . . 53

Salve o Piemonte... - Conferenze di propaganda turistica - Simpatiche iniziative - Viaggi non troppo comodi - I risultati del Concorso Vitalizi 1929 - La « Domenica del Touring » a Portici - Il premio « G. Luzzatto » al R. Liceo T. Tasso di Roma - La simpatica lettera di uno sciatore . . . . 97

Il Concorso delle Stazioni Fiorite per il 1930 - Un cospicuo beneficio riservato ai Soci del T. C. I. . . . . . 147

In memoria di Rinaldo Rusca - L'abolizione delle barriere daziarie e la zona franca del Carnaro - Una proposta ai Soci - Un appello significativo - Ribassi e facilitazioni ai Soci - Alberghi affiliati al T. C. I. e che concedono sconti ai Soci . . . . . . . . . . . . 201

Ai nostri fratelli Sardi... - e ai Còrsi - Poscritto - Una lettera gradita e significativa - L'affermazione del Touring nelle file dell'Esercito - Il giudizio di un giornale straniero sulla nostra Guida: « Possedimenti e Colonie » - Sconti ai Soci del T. C. I. per i Pellegrinaggi a Loreto e in Terra Santa - Ribassi e facilitazioni ai Soci . . . . 257

Un errore che non c'è - ... e un monumento che ha cambiato posto - Esempi di ammirazione... non platonica - Il vandalismo contro i cartelli stradali e un esempio da imitare - Un significativo plauso d'oltre oceano per il volume « Piemonte » - Il Congresso dell' « Alliance Internationale de Tourisme » - La virtù della pazienza - « Il medio e basso Isonzo » - Alberghi affiliati al T. C. I. e che concedono sconti ai Soci . . . . . . . . . . . . . 317

Il Touring al I Congresso Internazionale del carbonio-carburante - La « Marcia » del Touring - Una convenzione tra l'Azienda Autonoma Statale della Strada e l'Istituto Sperimentale Stradale . . . . . . . . . . . . 373

Verbale di scrutinio - Onori bene resi e bene meritati - Facilitazioni ai Soci per l'acquisto del volume « Campania » - Un altro esempio di ammirazione non platonica - Un accordo col Nationaler Deutscher Automobilklub - A proposito di nuovi edifici triestini - Le Querce d'Italia - Gli splendori di una città scomparsa - Ribassi e facilitazioni ai Soci . . . . . . . . . . 417

Pag.

Il Campeggio del Touring nel Gruppo di Brenta - Facilitazioni per gli abbonati all' estero - Il servizio dei Conti Correnti Postali - Il problema dei carburanti sussidiari al Congresso delle Scienze - L' « Annuario » della Alliance Internationale de Tourisme - Alberghi affiliati al T. C. I. e che concedono sconti ai Soci . . . . . . . 469

Verso i 400.000 Soci: agli amici di buona volontà! - L'elenco degli affiliati al T. C. I. - La nostra guerra - Alberghi affiliati al T. C. I. e che concedono sconti ai Soci . . . . . . . . . . . 513

Avviso importante - Rinnovo della tessera - Un'opportuna avvertenza per i Soci - Lauri e crisantemi benefici - Premi agli allievi delle Scuole Medie - La Crociera Trieste-Patrasso-Napoli (2-7 settembre 1930) - Ribassi e facilitazioni ai Soci . . . . . . . . . . 561

**Notizie ed Echi.**

Aeronautica 19, 86, IX mar., IX apr., IX mag., IX giu., IX lug., IX ag., IX sett., IX ott., IX nov., IX dic.
Alberghi affiliati al T. C. I. 46.
Arte 552, 603.
Automobilismo 9, 59, 105, 153, 209, 265, 323, 375, 425, 471, 519, 567.
Ferrovie 13, 77, 119, 175, 221, 287, 333, 383, 433, 493, 533, 579.
Motociclismo 13, XIV feb., 431, 517.
Navigazione 29, 81, 127, 103, 223, 295, 343, 387, 435, 487, 529, 583.
Poste, Telegrafi e Telefoni 40, XI feb., 136, 171, 217, 275, 347, 407, 450, 505, 548, 595.
Scavi e scoperte 193, 508.
Sport 34, IX feb., 132, 185, 241, 301, 355, 389, 439, 499, 537, 587.
Strade 39, 73, 123, 190, 231, 410, 447, 503, 546, 602.
Tra i libri 44, 92, 141, 197, 249, 310, 363, 412, 456, 509, 554, 606.
Turismo 17, 71, 113, 149, 207, 281, 327, 381, 421, 481, 527, 577.
Varie 43, 90, 139, 195, 246, 339, 403, 453, 507, 553, 605.
Nuove iscrizioni e variazioni nell'Elenco dei Soci del T. C. I. 254, 462, 558, 610.
Soci fondatori della Sede del T. C. I. 253, 462.
Statistica dei Soci 48, 96, 144, 200, 256, 312, 368, 416, 464, 512, 560, 612.

**Autori.**

Albertini C. . . . . . . . . . . . 541, 689
Ausserer C. . . . . . . . . . . . . 533
Balogh J. . . . . . . . . . . . . . 661
Bandini-Buti A. . . . . . . . . 225, 751
Banfi Malaguzzi D. . . . . . . . . . 841
Biagini E. . . . . . . . . . . . . . 589
Boegan E. . . . . . . . . . . . . . 686
Bognetti G. . . . . . 1, 257, 657, 801, 881

Pag.
Bonardi C. . . . . . . . . . . . 257
Boni L. . . . . . . . . . . . 551
Canton Sanchez F. I. . . . . . . . 817
Carli E. . . . . . . . . . . . 623
Cazzaniga C. . . . . . . . . . . 837
Chamson L. . . . . . . . . . . 731
Cicchelli C.. . . . . . . . . . 471
Claps Spera E. . . . . . . . . . 71
Colucci E. S. . . . . . . . . . 267
Comotti C. . . . . . . . . . . 831
Dainelli G. . . . . . . . . 209, 421
De Agostini E. . . . . . . . . . 429
De Capitani S. . . . . . 40, 635, 711
Desanti U. . . . . . . . . . . 949
Ducati P. . . . . . . . . . . . 611
Duchaine P. . . . . . . . . . . 4
Errera C. . . . . . . . . . . . 411
Falcone G.. . . . . . . . . . . 931
Fanciulli G. . . . . . . 81, 337, 721
Ferrari M. . . . . . . . . . . 716
Fremiotti P. . . . . . . . . . . 93
Galli E. . . . . . . . . . . . 873
Galli F. . . . . . . . . . . . 357
Gerelli A. . . . . . . . . . . 674
Girardelli M. . . . . . . . . . 785
Guarini (De) C. . . . . . . . . 195
Isnardi G. . . . . . . . . . . 577
Jansen P. G. . . . . . . . . . 481
Laeng G. . . . . . . . 69, 173, 631
Linati C.. . . . . . . . . . . 792
Lo Cigno E. . . . . . . . . . . 807
Lojacono R. . . . . . . . . . . 285
Maggiorotti L. A. . . . . . . . . 385
Malfatti V. . . . . . . . . . . 127
Meschinelli L.. . . . . . . . . . 921
M. F. . . . . . . . . . . . . 742
Milano E. . . . . . . . . . . 346

Pag.
Milesi R.. . . . . . . . . . . . 59
Militello A.. . . . . . . . . 151, 259
Mochi A. . . . . . . . . . . . 695
Morassi A. . . . . . . . . . 27, 161
Moretti R. M. . . . . . . . . . 307
Morpurgo E. . . . . . . . . . . 365
Nanni G. . . . . . . . . . . . 519
Palumbo . . . . . . . . . . . . 939
Parpagliolo L. . . . . . . . . . 455
Pavari A. . . . . . . . . . . . 561
Pini G. . . . . . . . . . . . . 315
Porena M. . . . . . . . . . . . 401
Porro C. . . . . . . . . . . . 851
Posse Hans. . . . . . . . . . . 894
Reggiori F. . . . . . . . . 275, 777
Reviglio P.. . . . . . . . . . . 525
Rosetti D. . . . . . . . . . . . 113
Rovereto G. . . . . . . . . . . 49
Sacco F. 12, 371, 497, 605, 650, 743, 909
Santoni E.. . . . . . . . . . . 705
Scolari F. . . . . . . . . . . . 441
Sdralevich G.. . . . . . . . . . 298
Sierra C. . . . . . . . . . . . 919
Silvestri G. . . . . . . . . 141, 449
Stella A. . . . . . . . . . . . 763
Stigliano L. . . . . . . . . . . 194
Taramelli A. . . . . . . . . . . 229
Tedeschi D. . . . . . . . . . . 595
Tegani U. . . . . . . . 179, 509, 929
Tencajoli O. F. . . . . . . . 189, 491
Tomaselli C. . . . . . . . . . . 865
Trebbi O. . . . . . . . . . . . 103
Tua P. M. . . . . . . . . . . . 219
Ugolini L. M. . . . . . . . . . 643
Vandone I. . . . . . 254, 397, 558, 772
Vestri L.. . . . . . . . . . . . 945
Zaloziecky (De) V. . . . . . . . 241

---

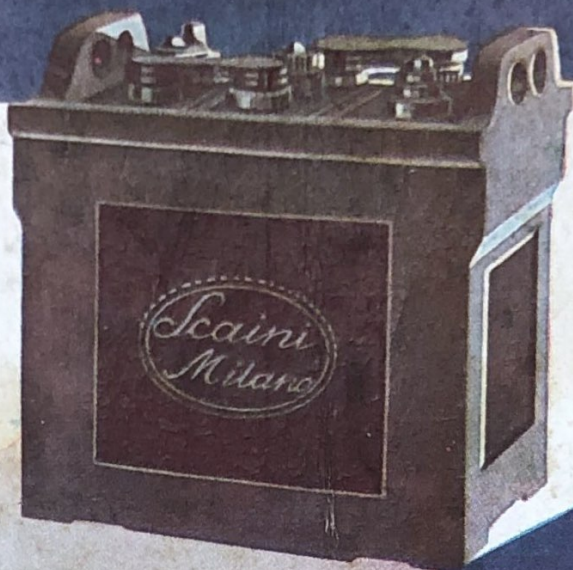
*Direzione e Amministrazione:*
TOURING CLUB ITALIANO - Milano (105), Corso Italia, 10.

*Condirettore responsabile:*
Prof. GIOVANNI BOGNETTI

*Stampa:* *Testo:* Arti Grafiche G. Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.
*Notizie ed Echi e Pubblicità:* Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

Pasta dentifricia
ODOL

ACCUMULATORI DOTT. SCAINI

MONTATI IN SERIE SU TUTTE LE MACCHINE ITALIANE

SOC. AN. ACCUMULATORI DOTT. SCAINI - MILANO
VIALE MONZA, 340

TOURING OIL

S. A. LUBRIFICANTI
E. FOLTZER
GENOVA